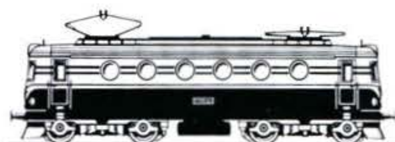
# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 22





MÄRZ

3/73

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin   Einzelheftpreis 2,– M   Sonderpreis für die DDR 1,– M   32 542

# der modelleisenbahner

**Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn**

**3 März 1973 · Berlin · 22. Jahrgang**

**Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR**




## INHALT

Seite



**Titelbild**

Noch zeigt das Ausfahrsignal „Hf 0", doch in wenigen Sekunden wird unserem Zug „freie Fahrt" erteilt werden.
Unser Foto entstand aus dem Führerstand einer 118, aufgenommen im Bahnhof Jena-West, im Hintergrund die Anhöhe des „Landgrafen".

Foto: Rolf Steinicke, Gotha

**Titelvignette**

Text siehe Heft 1 1973

**Rücktitel**

Während das Titelbild bereits in der schöneren Jahreszeit aufgenommen wurde, erinnert uns dieses Foto noch an den, zumindest kalendermäßig, in diesem Monat endenden Winter. Die BR 50 wurde bei ihrer täglichen Überführungsfahrt in Rostock vom Stadthafen zum Güterbahnhof aufgenommen. Ihr Schienenweg führt sie dabei durch alte Rostocker Straßen.

Foto: Ad.-D. Lenz, Berlin



**REDAKTION**

Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner", 108 Berlin, Französische Straße 13 14

**HERAUSGEBER**

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

**Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin**

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze
Lizenz-Nr. 1151
Druck: Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 6,– M,
Sonderpreis für die DDR 3,– M



**Alleinige Anzeigenannahme**

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23–31, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134 135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

GERHARD ARNDT, Dresden

# Museumseisenbahnen, ein aktuelles Thema in Europa

Die Postkutsche wurde von der Eisenbahn abgelöst, jetzt fordert das Kraftfahrzeug sein Recht. Die Motorisierung entzog in den letzten 20 Jahren so mancher Klein- und Nebenbahn ihr Verkehrsaufkommen. Sie wurden aus diesem Grunde stillgelegt. Mehrere Gründe können zur Einstellung des Personen- und Güterverkehrs oder gar zum Abriß der Gleisanlagen führen. Die Schwierigkeiten des Umladens bei Schmalspurstrecken sind ein nicht zu übersehender Faktor. Aber gerade die Schmalspurbahnen sind die besonderen Lieblinge der Eisenbahnfreunde. Nicht jeden befriedigt der Betrieb auf seiner Modelleisenbahn oder aktive Mitarbeit bei den Pioniereisenbahnen. Eins steht jedenfalls fest, es waren die Enthusiasten des Schienenverkehrs, die sich zusammenfanden und die Museumsbahnen ins Leben riefen. Was man darunter verstehen kann, wie der Betrieb abläuft und wer sie überhaupt betreibt, diese Fragen soll diese Artikelfolge beantworten und gleichzeitig bei vielen Menschen das Interesse für die „lebendigen Eisenbahnmuseen" wecken.

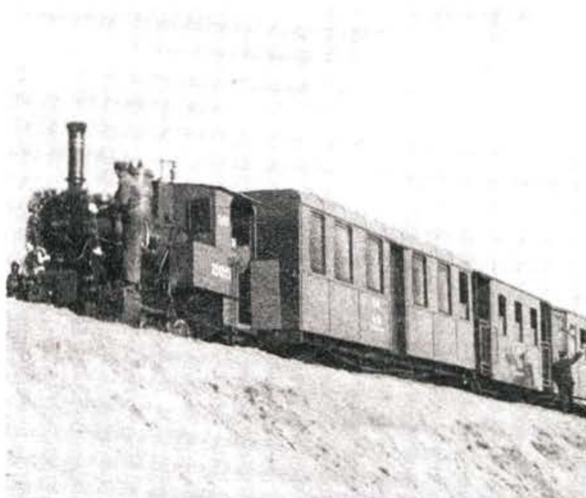


*Bild 1 Eröffnungsfahrt auf der Szechenyi-Museumsbahn*

## Die Szechenyi-Museumseisenbahn

Wer sich ein wenig mit der Geschichte des Verkehrswesens Ungarns beschäftigt, dem ist Graf Stephan Szechenyi kein Unbekannter. Als erster ungarischer Eisenbahnminister erwarb er sich nicht nur auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens Verdienste, sondern förderte ebenso das Schiffahrts-und Straßenwesen. Aber nicht nur deswegen gab man der ersten ungarischen Museumseisenbahn seinen Namen. Ein großer Teil der neugebauten Strecke der Museumsbahn liegt in der Nähe des ehemaligen Stammschlosses des Ministers, der Ortschaft Nagycenk, etwa 10 km von Sopron entfernt.

Auf Vorschlag des Fremdenverkehrs-Verbandes sollte das ehemalige Schloß mit seiner reizvollen Umgebung und der großen Allee zum Mausoleum für die Touristen erschlossen werden. Nach Renovierung des Schlosses als Hotel mit Restaurant und Reitschule kann man jetzt verwöhnten Ansprüchen gerecht werden. Ein weiterer Flügel des Gebäudes wird künftig vom Verkehrsmuseum Budapest genutzt. Die Idee, eine Museumseisenbahn gerade hier neu zu schaffen, konnte der Direktor der GySEV den zuständigen Behörden verständlich machen. Unter seiner Leitung fanden sich die Akademie der Wissenschaften, das Verkehrsmuseum Budapest, der Fremdenverkehrs-Verband West Danubien, die GySEV sowie andere Dienststellen und nicht zuletzt Freunde des Eisenbahnwesens zu einem Arbeitskreis zusammen und beschlossen nach eingehender Beratung den Bau der Museumseisenbahn in 760-mm-Spur.

Am 3. April 1970 begannen die Bauarbeiten und schon am 6. September 1970 befuhr der erste Zug den 12 km langen ersten Abschnitt. Die Arbeiten gingen deshalb unter anderem so schnell vonstatten, da man den Bahndamm einer ehemaligen Werkbahn der Zuckerfabrik Nagycenk verwenden konnte. Ohne die Hilfe des Jugendverbandes, der Schulen und anderer interessierter Kreise wäre es nicht gelungen, den Termin einzuhalten. Neben den Eisenbahnfreunden arbeiteten auch 25 sowjetische Soldaten längere Zeit begeistert mit. Inzwischen sind die Arbeiten am zweiten Abschnitt in vollem Gange.



*Bild 2 Endbahnhof der ungarischen Museumsbahn, im historischen Stil gebaut*

*Bild 3 Der bunte Fahrzeugpark dieser Bahn bei der Überwinterung*



Entgegen allen anderen Museumseisenbahnen in Europa, wo begeisterte Eisenbahnfreunde oft unter großen finanziellen Opfern auf von der Einstellung bedrohten Schmalspurstrecken einen Betrieb durchführen, entsteht hier eine neugebaute historische Eisenbahn. Nicht nur Fahrzeuge wurden restauriert und in Betrieb gesetzt, auch Telefone, Signalanlagen usw. werden unter Verwendung alter Materialien — soweit es die „heutigen" Vorschriften zulassen — original eingebaut. So kamen z. B. auch uralte Weichen zum Einbau. Die Schienen auf der Strecke wiegen 7 kg/m und stammen, ebenso wie die Fahrzeuge, aus den Beständen der MAV. Selbst die Hochbauten werden nach alten, historischen Unterlagen wieder aufgebaut. Die GySEV stellte zu diesem Zweck nicht mehr benutzte Bahnwärterhäuser aus dem Jahre 1869 zur Verfügung. Die Mitarbeiter des Verkehrsmuseums Budapest sind gute Berater und Helfer. Die GySEV haben die Betriebsleitung und das Verkehrsmuseum die Rechtsträgerschaft übernommen.
Dem leidenschaftlichen Einsatz ungarischer Eisenbahnfreunde verdanken wir heute dieses „lebendige Eisenbahnmuseum".

## Die Schweizer Museumsbahn Blonay – Chamby

Der Mangel an Kohle führte schon frühzeitig zur Elektrifizierung der schweizerischen Eisenbahnen, und neben den wichtigsten Hauptstrecken wurden nicht zuletzt auch Klein- und Bergbahnen auf den elektrischen Betrieb umgestellt oder überhaupt gleich als elektrische Eisenbahnen angelegt.
Die Motorisierung in den letzten 20 Jahren brachte jedoch so manche kleine Bahngesellschaft trotz der elektrischen Zugförderung in finanzielle Schwierigkeiten und führte zur teilweisen Streckeneinstellung. Auch die Strecke Blonay – Chamby in der Nähe des Genfer Sees wurde davon betroffen.

Begeisterte Eisenbahnfreunde konnten jedoch vor Jahren den Abriß dieser Strecke verhindern. Von der Gründung einer Interessengemeinschaft für den Betrieb einer Museumsbahn bis zum 100000. Fahrgast am 28. August 1971 war es ein weiter Weg. Es war von Anfang an klar, daß der Betrieb wenigstens teilweise mit Dampflokomotiven erfolgen mußte, um Fahrgäste für die Mitfahrt zu werben. Landschaftlich sind alle Voraussetzungen für einen starken Touristenstrom gegeben, und die Strecke selbst bietet nicht nur den Eisenbahnfreunden Interessantes. Mit seinem mittelalterlichen Schloß hat das Dorf Blonay, der Ausgangspunkt der Bahn, seine Touristenattraktion. Die starken Steigungen, ein 28 m hoher Steinviadukt über die Schlucht bei Chantemerle, ein für Bergbahnen beinahe typischer Tunnel und Ausblicke zwischen den Wäldern hindurch lassen die Fahrt zu einem Erlebnis werden.

Eine Hostesse begleitet den Zug, um allen Wünschen der Fahrgäste gerecht zu werden. An der Endstelle, in Chamby, bietet sich ein wunderbarer Ausblick auf die Savoyer Alpen und den Genfer See.

Wie schon eingangs erwähnt, sollte die Bahn mit Dampf betrieben werden. Für 1000-mm-Spur war jedoch in der Schweiz keine betriebsfähige Dampflokomotive vorhanden. So mußte man sich an das Ausland wenden, und zuerst wurden zwei Mallett-Tenderlokomotiven der stillgelegten Strecke Zell-Todtnau erworben. Inzwischen ist die Zahl der Dampflokomotiven auf zehn angestiegen; die älteste von 1889, die jüngste von 1936. Da das gesamte Streckennetz aber mit Fahrleitung ausgerüstet ist, haben sich auch elektrische Fahrzeuge eingefunden. Neben einer elektrischen Lokomotive sind neun historische Triebwagen verschiedener Schweizer Straßenbahnen vorhanden. 15 Personen- und fünf Güterwagen sowie drei Draisinen genügen allen Anforderungen, die an die Museumsbahn gestellt werden.
Die Fahrzeuge befanden sich natürlich nicht immer in bestem Zustand. Die Aufarbeitungen bereiten erhebliche Schwierigkeiten, zumal keine Werkstatt vorhanden ist. Notdürftig dient dafür ein alter Schmalspurwagen, alle Arbeiten werden unter freiem Himmel und ehrenamtlich durchgeführt. Die Palette reicht dabei von der Kesselrevision bis hin zu den Lackierungsarbeiten. Zwei Dampflokomotiven konnten bisher generalüberholt werden, eine dritte ist in Arbeit. Ebenso werden laufend Arbeiten an Wagen, elektrischen Triebwagen, Gleisen usw. durchgeführt. 10000 Stunden sind jährlich dafür erforderlich. 235 aktive Mitglieder und etwa 1700 Genossenschaftsmitglieder teilen sich dabei die Aufgaben. Dazu gehört auch die Betriebsführung bis hin zur Fahrgastbetreuung.
Der Name: „Chemin de Fer touristique Blonay – Chamby"besteht für die Museumsbergbahn sicherlich zu Recht.

## Museumszug in Tirol

An der Eisenbahnstrecke Salzburg – Innsbruck liegt der kleine Ort Jenbach. Schon bald nach Erbauung dieser Hauptbahn bemühten sich weitschauende Bürger des Zillertales um den Bau einer Eisenbahn von Jenbach nach Mayrhofen. Von 1900/1902 wurde diese 32 km lange Schmalspurbahn in 760-mm-Spurweite gebaut. Durch diese Verkehrsverbindung kam es schon bald zur Hebung des gesamten Wirtschaftslebens im Zillertal. Auch der Fremdenverkehr kam in dieser landschaftlich schönen Gegend bald in Gang. Im Zuge der Zeit sollte 1965 die Zillertalbahn einem Straßenprojekt weichen. Das rief die Freunde des Eisenbahnwesens in aller Welt auf den Plan, und man gründete eine Vereinigung „Freundeskreis der Zillertalbahn". Sie allein hätte jedoch die Einstellung des Schienenverkehrs nicht verhindern können. Das Land Tirol und die Gemeinden stellten sich entschieden hinter „ihre" Bahn und lehnten das Straßenprojekt ab. Sie ergriffen weiterhin Maßnahmen, welche die Finanzierungsschwierigkeiten überbrückten. Für einen Talsperrenbau und die damit verbundenen Massentransporte mußten die Gleisanlagen überholt und Streckendiesellokomotiven angekauft werden.
Die Freunde des Eisenbahnwesens waren jedoch an der Durchführung von Dampflokomotiv-Fahrten interessiert. Die Betriebsleitung hatte für diese Bitten ein offenes Ohr. Im Fahrplan werden die Dampfzugfahrten speziell angegeben. Zur Erhaltung der Dampflokomotiven organisierten die Eisenbahnfreunde Arbeitseinsätze. So fuhr beispielsweise 1969 eine Gruppe, meist Metallhandwerker, aus ganz Europa, auf eigene Kosten nach dem Zillertal. In verschiedenen Städten werden unter anderem von Eisenbahnfreunden einzelne Teile, z. B. Lampen, wieder aufgearbeitet und zur Zillertalbahn geschickt. Aber auch noch auf andere Weise wird der Fortbestand des Dampfzugbetriebes auf dieser Bahn unterstützt.
Begeisterte Eisenbahnfreunde organisierten die Aufstellung der Lokomotive Nr. 1 der Zillertalbahn in der Innenstadt von Hamburg. Verständlich, daß die Schmalspurlok im Straßenbild ein entsprechendes Aufsehen erregte und damit der Zweck, Fremdenverkehrswerbung für das Zillertal vorzunehmen, erreicht wurde. Gezielte Werbeaktionen haben so wesentlich dazu beigetragen, Touristen für das Zillertal zu interessieren, um den Personenverkehr mit Museumszügen zu steigern.
Interessanterweise wurden auch die Lokomotiven und Wagen von der Modellbahnindustrie in Nenngröße N (Liliput) und in I (Lehmann) nachgebildet.

## Eisenbahnclub Setesdalsbanen

Der Eisenbahnbau bereitet den Baumeistern und Ingenieuren in Norwegen große Schwierigkeiten. Dieses Hochgebirgsland mit zum Teil recht rauhem Klima wird durch viele Fjorde aufgeteilt. Seit alters her ist die Schiffahrt das wichtigste Verkehrsmittel des dünnbesiedelten Landes.
Die Kosten für den Bau der wichtigsten Eisenbahnen waren deshalb nicht gerade niedrig. So ist es verständlich, daß man versuchte, die Nebenbahnen in Schmalspur anzulegen.
Vermutlich beeinflußt durch die Lieferung der Lokomotiven und sonstigen Ausrüstungen aus England, kam die 1067-mm-Kapspur zur Anwendung. Auch die Eisenbahn von Kristiansand nach dem 75 km entfernten Setesdalen ist in dieser Spurweite gebaut und am 1. November 1896 in Betrieb genommen worden. Rund 40 Jahre später spurte man die Strecke von Kristiansand nach Grovane auf Normalspur um. Am 1. September 1962 schien das Ende der restlichen Schmalspurbahnstrecke gekommen zu sein. Andere Verkehrsmittel hatten ihr den Rang abgelaufen. Der Betrieb wurde eingestellt, und der Bau eines Staudammes zwang zum unwiderruflichen Abbau eines großen Teiles der Strecke. Bevor es jedoch zum völligen Abriß kam, fanden sich Eisenbahnfreunde, die alles daran setzten, wenigstens einen Teil dieser Strecke — 4,7 km — und Fahrzeuge zu erhalten. Aber auch auf dieser Reststrecke gab es für die Eisenbahnfreunde genug Arbeit.
Die 1895 von Dubs in Schottland gebaute 1 C 1-Tenderlok fördert den Zug, der aus einem Post- und zwei Personenwagen besteht. Auch sie wurden um die Jahrhundertwende gebaut. Dem Eisenbahnclub stehen zwei weitere in Norwegen gebaute Lokomotiven und acht Waggons zur Durchführung des Betriebes zur Verfügung. Der Zug erreicht nach etwa 1 km den kleinen Fluß Otra. Hier begannen die ersten großen Schwierigkeiten bei der Einrichtung des Museumsbahnbetriebes. Die 50 m lange Stahlbrücke, die das Flüßchen überspannt, mußte instand gesetzt werden. Viele Stunden brachten die Freunde für das Einschweißen neuer Verstrebungen sowie das Entrosten und Streichen der Brücke auf.
Nach Fortsetzung der Fahrt wird kurz danach ein 120 m langer Tunnel passiert. Hier machte sich ein Überbauen der am Berghang entlang geführten Strecke erforderlich, um die Bahn vor Steinschlag und Schnee zu schützen. Nach kurzer, bergwärts führender Fahrt wird der Endpunkt erreicht.
Die Eisenbahnfreunde haben sich viel Mühe gegeben, um alles stilecht zu gestalten. Selbst die Petroleumlampen in den Personenwagen fehlen nicht. Eine Fahrt auf dieser Schmalspurbahn wird immer ein Erlebnis bleiben. Es wird kaum eine Museumsbahn geben, die mit solchen Problemen zu kämpfen hatte, aber auch selten eine, die eine so romantische Landschaft durchfährt.

## Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen/Asendorf

Im November 1964 fanden sich in der BRD Eisenbahnfreunde zusammen und gründeten den „Kleinbahnverein" mit dem Ziel, die letzten Zeugen der Schmalspur- und Kleinbahnromantik zu retten und als Museumseisenbahn zu betreiben.
Es gelang, mit den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya eine Vereinbarung zu treffen, auf dem nicht umgespurten Streckenteil (1000 mm) einen Museumsbahnbetrieb aufzubauen. Am 2. Juli 1966 fuhr der erste Zug, bestehend aus der Lokomotive „Bruchhausen" und einem Personenwagen von Bruchhausen-Vilsen vorerst nach Heiligenberg. Große Schwierigkeiten, vor allem finanzieller Art, waren zu überwinden, bis es überhaupt hierzu kam. Am Ende der Saison war der Wagenpark durch Zugang anderer Wagen von stillgelegten Strecken — durch Kauf zum Schrottpreis oder Schenkungen — vergrößert worden. In harter Arbeit wurde der Einsatz der Fahrzeuge für 1967 von den Eisenbahnfreunden vorbereitet. Ein verstärkter Fahrgaststrom belohnte die Mühe. Viele Menschen suchten nach anstrengendem Tagewerk durch eine Fahrt auf der Museumsbahn Erholung. Die hier von den Eisenbahnfreunden übernommene Aufgabe drohte teilweise die Kräfte zu übersteigen. Das Jahr 1968 bereitete besondere Schwierigkeiten. Die Lokomotive „Bruchhausen" mußte wegen fälliger Hauptuntersuchung abgestellt werden. Im letzten Augenblick gelang es, die Lokomotive „Hoya" bei der DB-Betriebswerkstatt herzurichten. Trotz alledem ließen sich die Kleinbahnfreunde nicht entmutigen und schafften an Wochenenden an der Verbesserung der Gleisanlagen und der Fahrzeuge. 1969 konnte der Betrieb bis Asendorf ausgedehnt werden. Anläßlich der Eröffnung dieses Streckenabschnittes fand in Asendorf eine Veteranen-Rallye statt, und historische Kraftfahrzeuge gaben sich mit der Museumsbahn ein Stelldichein. Auch der 1966 erworbene „Wismarer Schienenbus" der ehemaligen „Steinhuder Meerbahn" war in mühseliger Arbeit durch Lehrlinge des AW Bremen-Seebaldsbrück aufgearbeitet worden. Mit Beginn der Saison 1970 konnte er eingesetzt werden.

*Bild 4 Museumsbahn-Zug der norwegischen Setesdalsbanen*



*Bild 5 Ehemalige Lok Nr. 99 5633 der Spreewaldbahn, jetzt im Einsatz bei der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen/ Asendorf*



Als weitere Attraktion hatte man einen Bahnpostwagen in ein fahrendes Sonderpostamt verwandelt. Ein Eisenbahnfreund, welcher bei der Postverwaltung angestellt ist, versieht die dort aufgegebene Post mit einem Sonderstempel. So kommen auch die Freunde der Philatelie auf ihre Kosten.
Über einen Zeitraum von drei bis vier Tagen treffen sich Eisenbahnfreunde zu gemeinsamer Arbeit an Gleisen und Fahrzeugen. Hierbei geht es nicht ohne persönliche Opfer ab, denn alle Unkosten müssen selbst getragen werden. Immerhin konnten im Betriebsjahr 17 000 Fahrgäste befördert werden. Zur Durchführung der Transportaufgaben war es unerläßlich, sich nach einer weiteren Lokomotive umzusehen. Nach Einstellung des Betriebes der Spreewaldbahn ergab sich die Möglichkeit der Übernahme der 1 C-Dampflokomotive zur Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen. Nach Überholung, die kurzfristig in Wernigerode-Westerntor vorgenommen wurde, und nach einer erfolgreichen Probéfahrt auf der Strecke Nordhausen - Wernigerode, trat diese Lokomotive, auf einem Tieflader verladen, die Reise an und traf rechtzeitig zur Betriebsaufnahme der Saison 1971 auf der Museumsbahn ein. Das Bemühen der Kleinbahnfreunde geht dahin, den Wagenpark ebenfalls zu vergrößern.

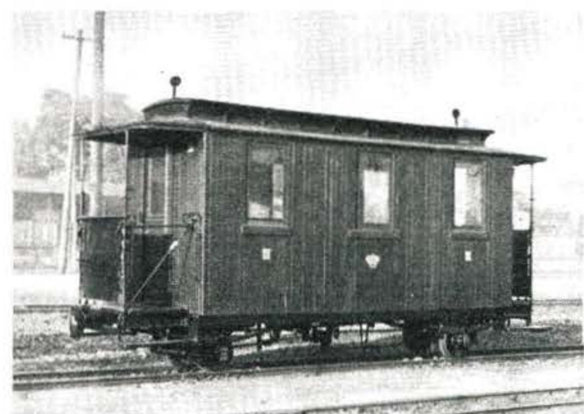
## Museumseisenbahn in Dresden oder Rostock

Gibt es unter den Freunden des Eisenbahnwesens in der DDR auch Interessenten an einer Museumseisenbahn? Ganz gewiß, bewies das doch zum Beispiel die Fahrzeugschau der Deutschen Reichsbahn in Radebeul-Ost anläßlich des MOROP-Kongresses in Dresden 1971, wo neben Lokomotiven aller Traktionsarten auch ein historischer Schmalspurzug in 750-mm-Spur gezeigt wurde. Mancher Eisenbahnfreund wird darüber erstaunt gewesen sein, war doch die Existenz eines solchen Schmalspurzuges so gut wie unbekannt. Schon vor längerer Zeit — etwa vor fünf bis sechs Jahren — hatten weitsichtige Eisenbahnfreunde die letzten zweiachsigen Wagen vor der Verschrottung gerettet. Fast noch wichtiger ist jedoch die ständige Betreuung dieser Fahrzeuge, sonst wäre ein Ausstellen anläßlich des erwähnten Kongresses überhaupt nicht mehr möglich gewesen.
Wäre es nicht denkbar, daß dieser Zug der Anfang zu einer Museumseisenbahn in der DDR wäre? Und wie wäre es mit einem Triebwagen der Bauart „Wismar" als Ergänzung? Über Wege, Möglichkeiten und damit zusammenhängende Probleme sollten sich alle Eisenbahnfreunde einmal Gedanken machen. Man könnte auch für die Erhaltung dieses Zuges einmal ein Schmalspurtreffen mit Arbeitseinsatz, Vorträgen usw. organisieren. Eisenbahnfreund sein bedeutet ja nicht nur Besitzer von „abgebauten" Lokschildern oder Laternen zu sein, so schön sie sich auch im Hobby-Eck oder Arbeitsgemeinschaftsraum ausnehmen.
Diese Probleme sollten unsere Verbandsmitglieder anregen, schriftliche Vorschläge an das Generalsekretariat des DMV zu senden, um die Diskussion über eine Museumseisenbahn in der DDR in Gang zu bringen.

*Bild 7 Dienstwagen dieses Zuges*
*Bild 8 Zweiachsiger Reisezugwagen III. Klasse desselben Zuges*
*Bild 9 Und schließlich der Postwagen des historischen Schmalspurzuges*



7



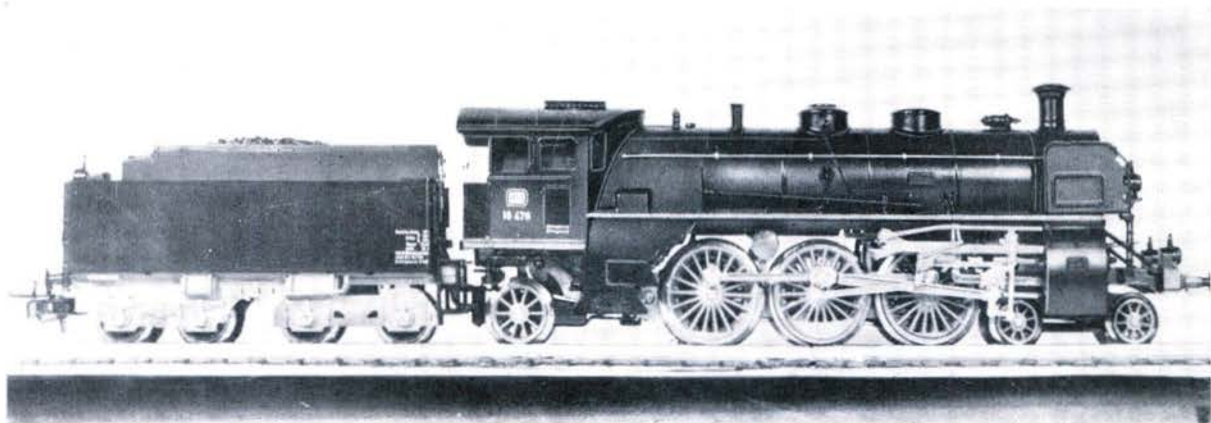
8

*Bild 6 Historischer Schmalspurzug der ehemaligen K. Sächs. Sts. E. B.*

9



*Fotos: Arndt, Krause, Rumprecht*



1

**WIR STELLEN VOR:** **H0-Modell der Baureihe $18^4$ von Märklin**

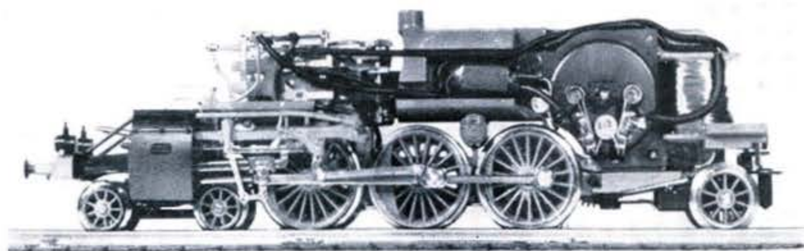
*Bild 1 Freie Kesseldurchsicht ist vorhanden, die typische Form der bayr. S 3/6 ist gut getroffen*

*Bild 2 Unser Modell war in der üblichen Märklin-Wechselstromausführung, wie auch aus dem über der vorderen Kuppelachse liegenden Schaltelement für Vor- und Rückwärtsfahrt hervorgeht*

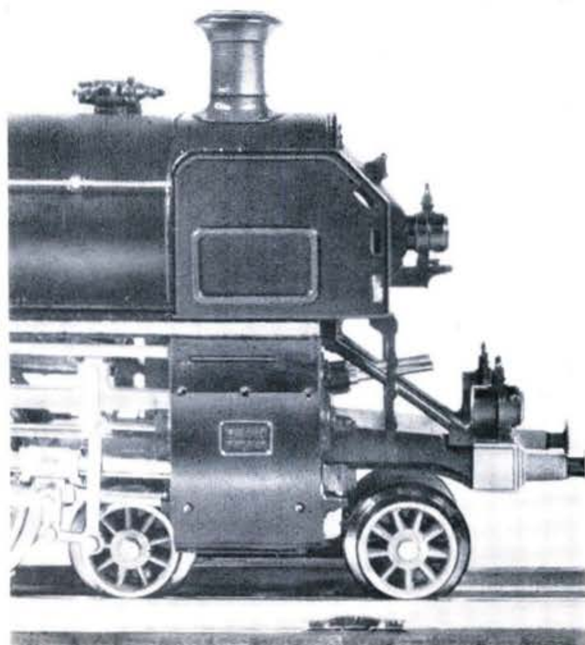
*Bild 3 Die Frontpartie mit den freistehenden Laternen, den beiden schräg angeordneten Schutzrohren der Innenzylinder, den mächtigen Zylindern und den typischen Windleitblechen der S 3/6*

*Fotos: H.-J. Kirsche, Berlin*

2

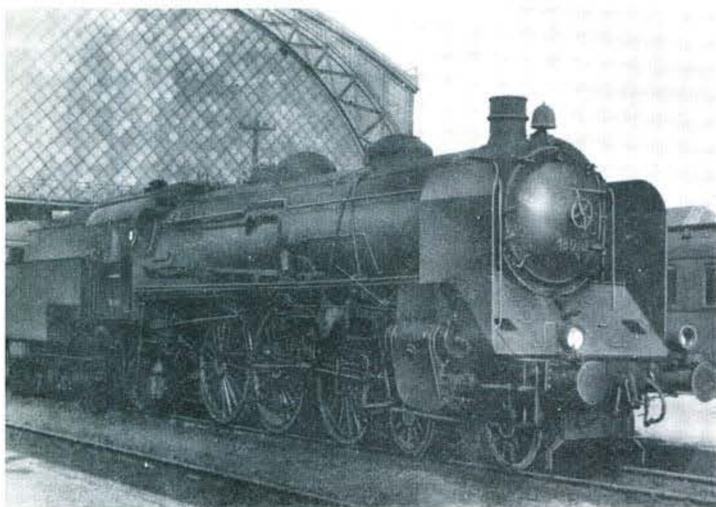


3



Die bayr. S 3/6 (DR-BR $18^4$) nahm die Firma Märklin zum Vorbild für ein neues H0-Modell. Diese Maschine hatte bekanntlich das windschnittige, spitze Führerhaus, im Gegensatz zu anderen S 3/6-Serien, den späteren $18^5$.

Das Metallgußgehäuse ist ausreichend detailliert, weist jedoch nicht die Superausführung der BR 86 auf. Der im Führerstand angeordnete Motor treibt über ein Stirnradgetriebe nur den letzten Kuppelradsatz an, während die beiden vorderen Kuppelradsätze durch die Kuppelstangen angetrieben werden. Eine große Lokmasse und Haftreifen auf dem direkt angetriebenen Radsatz sorgen für eine hohe Zugkraft. Die Fahreigenschaften wiesen sich im Test als gut aus, ruck- und taumelfrei und frei von Entgleisungen. Die Maßhaltigkeit des Modells ist gut. Uns mißfielen jedoch zwei Dinge: Einmal ist das große Antriebs-Stirnrad rechtsseitig hinter der letzten Kuppelachse deutlich zu sehen, zum anderen wurde der Tender — beim Original ein 2'2-Fahrzeug — im Modell als 2/2-Ausführung nachgebildet, so daß alle vier Tenderachsen im Rahmen starr gelagert sind.
Eine freistehende Spitzenbeleuchtung (A-Licht) wird durch Lichtleitstäbe herbeigeführt.



1

*Bild 1 Lok 18 010 (ex sä XVIII H) vor Personenzug der Strecke Berlin – Dresden, aufgenommen im Jahre 1960 in Dresden-Neustadt*

*Foto: Günther Sonntag, Dresden*

*Bild 2 D-Zug zwischen Dresden und Leipzig auf der Dresdener Elbe-Brücke, gefördert von einer 1'D1, ex sä XX HV, aufgenommen im Jahre 1927*

*Bild 3 D-Zug Dresden – Reichenbach im Weißeritztal (Plauenscher Grund) bei Dresden. Auch hier an der Zugspitze eine sä XX HV, aufgenommen im Jahre 1926* *Fotos: Rudolf Thümler, Leipzig*

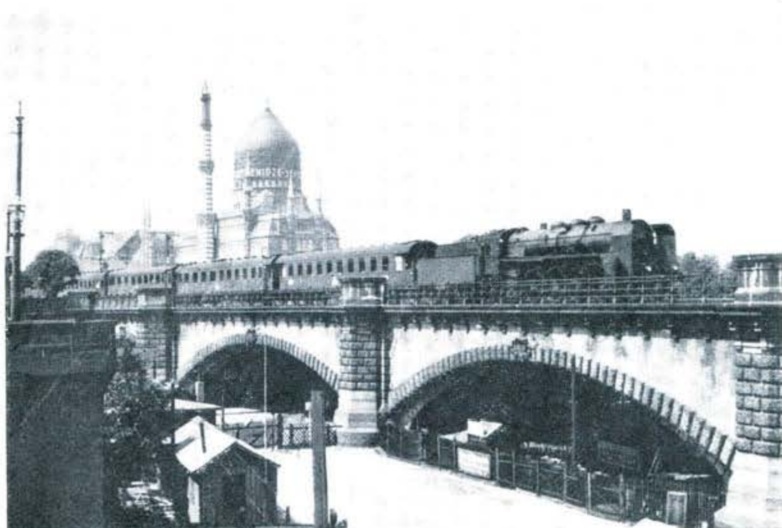
# Längst ausgedient ...

..., haben diese ehemals sächsischen Dampfrösser, die das Lokomotivpersonal einmal liebevoll als „Sachsenstolz" bezeichnete.

Die 2'C 1-Lok (Bild 1), sä XVIII H, erhielt später von der DRG die BR-Bezeichnung 18⁰. Zehn Stück wurden von dieser Dreizylinder-Maschine gebaut, erstmals im Jahre 1917. Beheimatet war diese Baureihe stets im Bw Dresden-A., man sah sie u. a. vor Schnellzügen zwischen Dresden und Berlin. Bei einem Neigungsverhältnis von 10 ‰ konnte sie bei 100 km/h immerhin eine Last von 365 t befördern.

Die Bilder 2 und 3 sind heute schon „historisch", entstanden sie doch in den Jahren 1926 bzw. 1927. Bei dieser 1'D 1-Lokomotive handelt es sich um die ebenfalls sächsische XX HV, eine Vierzylinder-Maschine der späteren BR 19⁰. Diese Lokomotive wurde erstmals im Jahre 1918 bei Hartmann gebaut. Ihr Einsatzgebiet waren besonders die steigungsreichen Strecken Dresden – Hof – Nürnberg und Leipzig – Hof – Regensburg. Von dieser Baureihe kamen 23 Stück in Dienst, die immer im Raume Dresden und in Reichenbach stationiert waren. Bis auf zwei Exemplare, die von der DR rekonstruiert und bei der VES-M in Halle als Bremslok beheimatet wurden, sind alle übrigen aus dem Bestand ausgeschieden. Diese letzte Schnellzuglokomotive der Sächsischen Staatsbahn war die gelungenste dieser Bahnverwaltung. Sie zog 785 t bei 40 km/h bei einem Neigungsverhältnis von 10 ‰. Alle vier Zylinder des Triebwerks arbeiteten auf die zweite Kuppelachse. Sowohl die XVIII H als auch die XX HV waren mit dem sächs. Tender 2'2T31 gekuppelt.

2



3



ROLF LÖSER, Neubrandenburg

# Modelleisenbahnausstellungen in der Volksrepublik Polen




*Bild 1 Haus der Kultur, Koszalin*

*Foto: Verfasser*

Nach der anläßlich des „Tages des polnischen Eisenbahners" mit großem Erfolg am 9. und 10. September 1972 in Szczecin stattgefundenen Modellbahnausstellung des BV Greifswald wurde am 17. bis 30. September 1972 während der „Kulturtage der DDR" in Koszalin eine weitere Ausstellung veranstaltet.

Die AG Neubrandenburg des DMV übernahm die Gestaltung mit ihrer Anlage.

Bereits bei den ersten Begegnungen mit den polnischen Freunden, schon beim Aufbau der Anlage, wurde deutlich, daß die Ausstellung in Koszalin ein großes Erlebnis werden sollte. Mehr als 8000 Besucher kamen. Herzliche Gespräche, in denen die Freude über die Gestaltung und Vorführung der Modelleisenbahnanlage zum Ausdruck kam, wurden geführt. Diese Art Freizeitgestaltung ist in der VR Polen noch weit weniger verbreitet als bei uns. Man konnte aber auch in Koszalin feststellen, daß „die Väter für ihre Söhne eine Modelleisenbahn kaufen", um selbst damit spielen zu können!

Die Freunde der AG führten kostenlos Reparaturen an von den Besuchern mitgebrachten Lokomotiven aus, wofür ihnen zahlreiche kleine Geschenke dargebracht wurden.

Höhepunkte waren immer wieder die Begegnungen mit begeisterten Kindern sowie Film- und Fernsehaufnahmen.

Auch die polnische Bezirkspresse schrieb mehrmals lobend über diese Ausstellung.

Die Disziplin der Besucher in der Ausstellung war mustergültig, obwohl nur ein relativ kleiner Saal zur Verfügung stand.

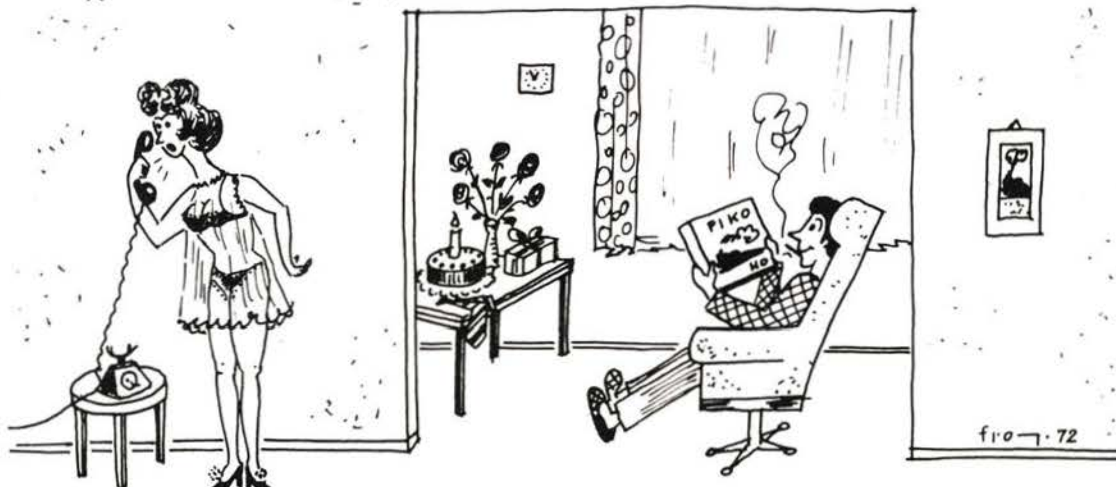
Von den polnischen Freunden, auch von Modelleisenbahnern, die weit gefahren waren und den Austausch suchten, wurde mit dem festen Vorsatz Abschied genommen, diese freundschaftlichen Begegnungen und Kontakte fortzusetzen und zu vertiefen.

Durch die Ausstellungen haben unsere Modelleisenbahner dazu beigetragen, das Ansehen der DDR in der VR Polen zu verstärken.

---

*„Mutti, er tut gar nicht dergleichen! Hätte ich ihm doch nur keine Modelleisenbahn zum Geburtstag geschenkt!"*

*Zeichnung: Fromm, Erfurt*



JOACHIM SCHNITZER, Kleinmachnow

# Versandfähige Modellverpackung

Erfährt man bei Gesprächen oder Erfahrungsaustauschen mit anderen Modellbahnfreunden, wie leichtsinnig verpackt alljährlich Eisenbahnmodelle zu Ausstellungen oder zu Wettbewerben versandt werden, so ist es nicht verwunderlich, daß des öfteren erheblich beschädigte Modelle bereits beim Empfänger eintreffen. Beschädigungen am Modell bedeuten aber beispielsweise bei Wettbewerben Punkteabzug und bieten somit kaum noch Aussichten auf einen Siegerplatz. Mancher Modellbahnbauer ist dann verärgert, wenn er sein defektes Modell zurückerhält. Verärgert darüber, weil seine Arbeit und seine Mühe erfolglos blieben, verärgert aber auch über die entstandenen Schäden, deren Beseitigung einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Wäre jedoch nur ein Teil dieser Zeit, welche für die Nacharbeit erforderlich ist, für den Bau einer Spezialverpackung angewandt worden, so wäre gewiß der ganze Ärger erspart geblieben. Warum sollte man auch nicht für ein Modell, für dessen Bau vielleicht schon rund 200 Stunden oder noch mehr Freizeit geopfert wurde, noch etwa weitere zehn Stunden für den Bau einer sicheren Spezialverpackung aufwenden?!

Nachdem Ing. Hans Weber im Heft 6/70 dieser Zeitschrift Ratschläge für die Verpackung von Fahrzeugmodellen gab, möchte ich jetzt meine Erfahrungen hinsichtlich der Verpackung von anderweitigen Modellen weitergeben. Zwölfmal habe ich bisher am Internationalen Modellbahnwettbewerb teilgenommen und jedesmal gelang es mir, einen ersten oder zweiten Platz zu belegen. Nicht zuletzt möchte ich diesen Erfolg einer gut durchdachten Spezialverpackung verdanken. Schon bei meiner ersten Teilnahme am Wettbewerb, also noch bevor der DMV Richtlinien über eine Modellverpackung herausgab, wandte ich bereits mit Erfolg die sogenannte Doppelverpackung, also eine „innere" und eine „äußere" Verpackung, an. Näheres über diese Methode soll durch folgende Hinweise und Bilder erörtert werden.

Modelle von Eisenbahnhochbauten werden am zweckmäßigsten fest auf eine Grundplatte aufmontiert. Eine solche ermöglicht nebenher noch das Anbringen zusätzlicher Einrichtungen und Effekte, welche der Belebung des Modells dienen und bei der Bewertung keine unbedeutende Rolle spielen. Um der Grundplatte, welche zur Gewichtsersparnis nur aus Hartfaser bestehen sollte, die erforderliche Stabilität zu geben, muß man sie mit einem Leistenrahmen umgeben. Bei der Festlegung der Plattengröße sind schon die Innenmaße eines geeigneten und eventuell vorhandenen Kartons zu berücksichtigen. Um das Modell mit seiner Grundplatte bewegungsfrei im sogenannten „Innenkarton" — so könnte man die innere Verpackung bezeichnen — zu arretieren, ist es zweckmäßig, den Grundplattenrahmen mit sogenannten Schutzbügeln zu versehen (siehe Bild 1). Solche Schutzbügel, welche je nach Größe des Modells aus Fahrradspeichen, Schweißdraht, o. ä. zu biegen sind, werden in entsprechende Bohrungen des Grundplattenrahmens gesteckt. Ihre Höhe muß bis an die Oberkante des Innenkartons reichen, um ein vertikales Auf- und Abbewegen bzw. ein Kippen des Modells innerhalb der Verpackung zu verhindern. Bei größeren Grundplatten, bei denen eine größere Anzahl Schutzbügel erforderlich ist, kann man diese auch in einem gesonderten Rahmen befestigen (siehe Bild 2). Für den Empfänger, bei Wettbewerben also für die Jury und deren Helfer, bedeutet es eine gewisse Arbeitserleichterung, wenn anstelle der

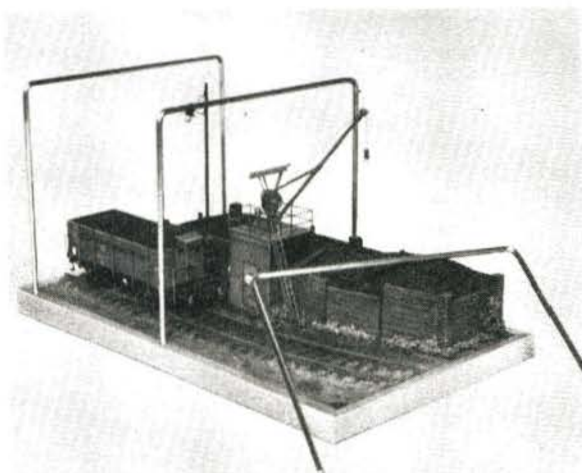


*Bild 1*

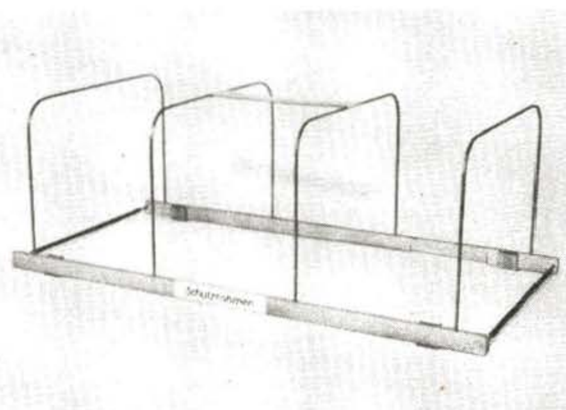
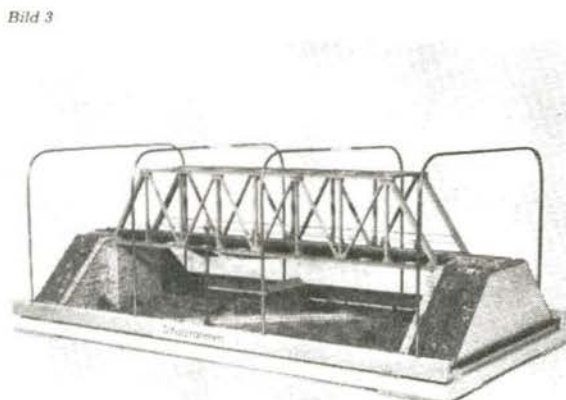



*Bild 2*

*Bild 3*



einzelnen Bügel nur ein kompletter Schutzbügelrahmen aufzustecken ist (siehe Bild 3). Neben der Aufgabe der Schutzbügel, das Modell zu arretieren, weisen sie noch einen weiteren bedeutenden Vorteil auf. Er besteht darin, daß man das Modell „gefahrlos", also ohne filigrane Details zu beschädigen, mit einem Plastebeutel überziehen kann, welcher das Modell vor Staubeinwirkung schützen soll (siehe Bild 4).

Wie schon erwähnt, soll die innere Verpackung das Modell bewegungsfrei aufnehmen. Aus diesem Grunde ist es nicht verkehrt, wenn Boden und Seitenflächen des Innenkartons ggf. mit elastischem Material, wie Schaumgummi- oder Schaumstoffstreifen versehen werden (siehe Bild 5). Sollen verschiedene und mehrere Modelle in einem Karton untergebracht werden, so ist die Anbringung entsprechender Zwischenwände und Fächer zu empfehlen (siehe Bild 6). Selbst nach Entnahme einzelner Modelle ist dann die Verpackung noch voll einsatzfähig, da trotz des entstandenen Hohlraumes ein fester Halt der verbliebenen Modelle garantiert ist. In allen Fällen, besonders aber in diesem, sollte man übersichtliche Hinweise anbringen, aus welchen die Zweckbestimmung für die einzelnen Fächer hervorgeht. Aber auch weitere notwendige Handhabungen beim Aus- und Einpacken des Modells sollten erläutert werden (siehe Bild 5 und 7). Zum Abschluß der Erklärungen über die Herstellung von Innenverpackungen sei noch darauf hingewiesen, daß zum Verschnüren des Innenkartons, Bänder vorhanden sein müßten. Man befestigt diese mit Hilfe von Schlaufen am Karton, damit sie jederzeit greifbar sind (siehe Bild 5 und 9).

Nachdem das Modell in der bisher beschriebenen Art im Innenkarton staubgeschützt und erschütterungsfrei verpackt ist, wird dieser von einem entsprechend größeren stabilen Außenkarton umgeben. Um die unvermeidlichen Stöße und harten Erschütterungen abzufangen, welche beim Bahn- und Postversand unumgänglich sind, muß der Innen- im Außenkarton elastisch gelagert werden. Dazu werden die allseitigen Zwischenräume zwischen den beiden Kartons mit Holzwolle, Schaumgummi oder dergleichen ausgefüllt. Da das Auspolstern mit dicken Schaumgummikissen zu kostspielig sein dürfte, wird man überwiegend zu diesem Zweck die wesentlich billigere Holzwolle verwenden. Weil diese jedoch beim Aus- und Einpacken zu einer starken Staubentwicklung führt, ist es mit Rücksicht auf die bereits ausgepackten Modelle anderer Modellbahnfreunde besser, die Holzwolle in sogenannten Polsterkissen unterzubringen (siehe Bild 8). Beliebige Stoffreste, wie sie in jedem Haushalt anfallen, sind als Hüllen hierfür geeignet. Die gefüllten und zugenähten Polsterkissen dürfen nicht lose zwischen den Kartons angebracht sein, sondern sind an den Innenwänden des Außenkartons zu befestigen. Dies geschieht am zweckmäßigsten mit Hilfe von Drahtklammern oder auch durch Kleben, wofür sich Braun's 3D-Kleber gut eignet.

Eine wesentlich bessere, aber kompliziertere Lagerung des Innenkartons ist eine schwingende Federaufhängung, wie sie auch für den Transport hochempfindlicher Meßinstrumente Verwendung findet. Mittels vier Zugfedern hängt dann der Innenkarton völlig erschütterungsfrei im Außenkarton (siehe Bild 9). Bei dieser Art der Außenverpackung dürften jedoch die Größe und die Beschaffenheit des Modells eine wesentliche Rolle spielen. So kommt eine solche Methode in erster Linie für kleinere und besonders empfindliche Funktionsmodelle in Frage, wozu nicht zuletzt auch Triebfahrzeugmodelle zählen.

Die Kartons, sowie alle losen Einzelteile wie Deckel, Schutzbügel, Staubschutzbeutel usw. sollten deutlich und übersichtlich gekennzeichnet und mit dem Namen des Einsenders versehen sein. Ferner muß man eine ausführliche, aber kurzgefaßte Erläuterung der einzelnen

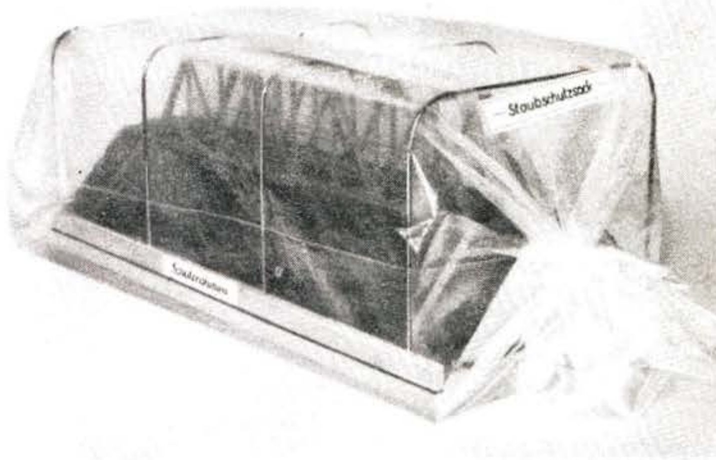



Bild 4

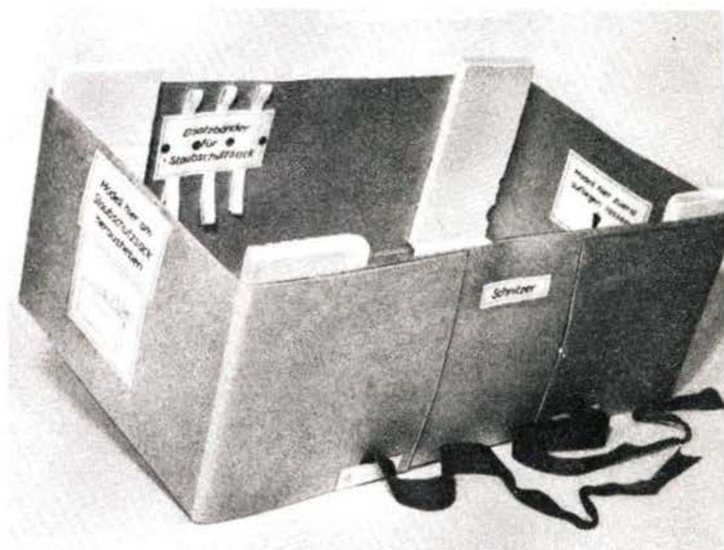
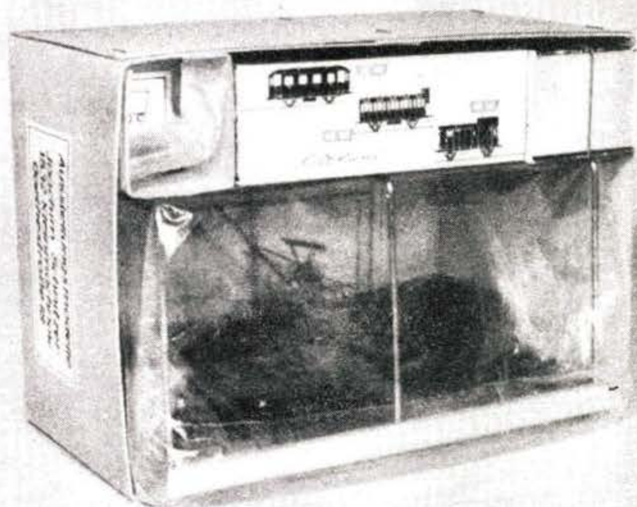


Bild 5

Bild 6



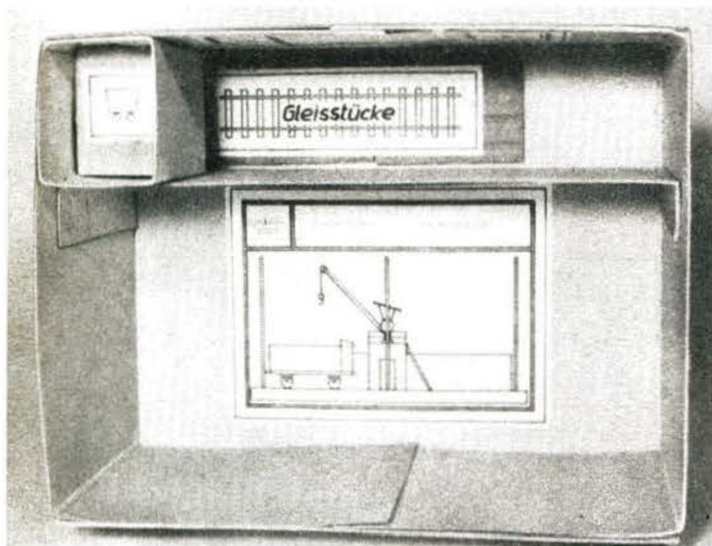



*Bild 7*

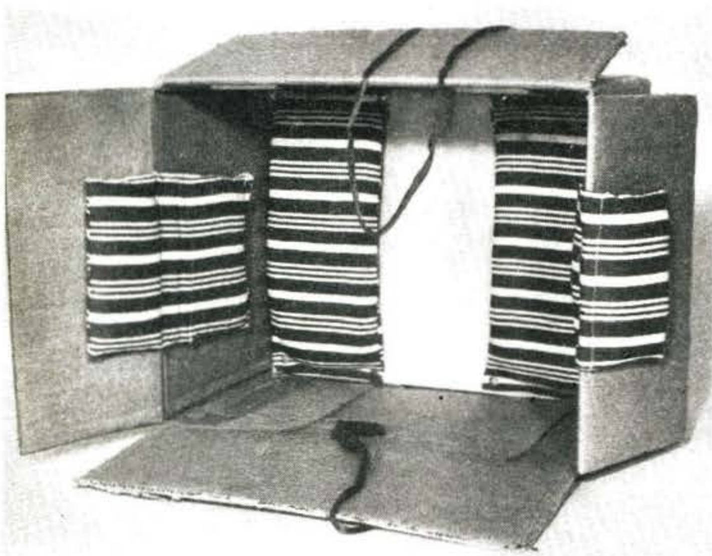


*Bild 8*

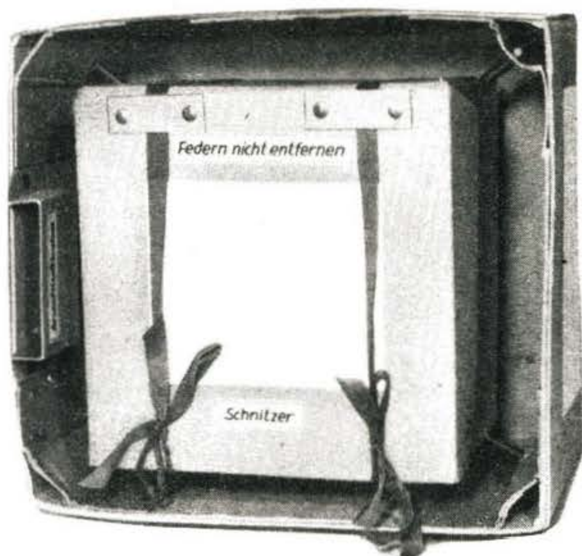



*Bild 9*

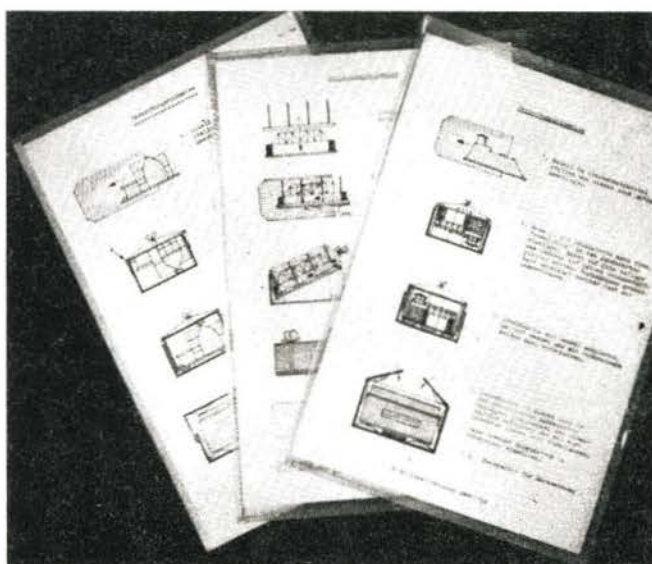


*Bild 10*

*Fotos: Verfasser*

Verpackungsstufen, wenn möglich in mehrfacher Ausführung, dem Modell beifügen bzw. in oder auf einen der Kartons aufkleben. Um den Inhalt dieser Erläuterungen zu testen, ist es ratsam, daß man eine Person damit beauftragt, das Modell probeweise nach dieser Anleitung aus- und einzupacken, um so eventuelle Hinweisfehler oder -lücken zu erkennen und zu beseitigen. Soll ein Modell über die Grenzen hinweg ins fremdsprachige Ausland versandt werden, so ist eine zusätzliche symbolische Zeichenerklärung von großem Nutzen (siehe Bild 10). Dadurch ist es möglich, einem Sprachunkundigen die einzelnen Verpackungsstufen bildlich darzulegen.

Modelle, die, nach den Ausführungen dieses Beitrages verpackt, auf die hoffnungsvolle Reise anläßlich eines Wettbewerbes usw. geschickt werden, dürften ihr Ziel sicher und letztlich auch wieder ihren Absender „unbeschädigt" erreichen. Um eine gewisse Garantie bezüglich der Verpackung zu erhalten, möchte ich abschließend noch darauf hinweisen, daß sich meine Modelle nach Fertigstellung der Verpackung einem sogenannten Werftest unterziehen müssen. Das bedeutet, daß kleinere Modelle vom Tisch, größere Modelle vom Stuhl gekippt werden. Diese Gewaltkur möchte ich aber nicht allgemein empfehlen, denn sie ist stets mit einem gewissen Risiko verbunden und dürfte auch nicht ganz schmerzlos am Gemüt eines Modelleisenbahners vorübergehen. Ich erwähne sie nur, um noch einmal auf das Vertrauen hinzuweisen, welches ich bisher zu meinen Spezialverpackungen hatte.

PETER GLANERT, Halle (Saale)

# Bauplan der elektrischen Schnellzuglokomotive E 21⁵ der DR in H0 (Schluß)

### 3. Bau des Gehäuses

In die Seitenwände (4.1) werden die vorbereiteten Lüfterjalousien (4.5), mit der Unterkante bündig abschließend, eingelötet. Die Stirnwände (4.2) werden nach Zeichnung, Blatt 2, vorgebogen und mit dem Befestigungsblech (4.4), von der Mittellinie aus beginnend, miteinander verlötet. Zum Zusammenbau der Seitenwände empfiehlt es sich, eine Lehre anzufertigen. In ein Stück Pertinax, Hartholz o. ä. werden in einem Abstand von 144 mm zwei Löcher mit einem Durchmesser von 2,1 mm gebohrt. Durch diese Löcher werden die Stirnwandteile genau fluchtend von unten her mit zwei M 2-Schrauben in den Befestigungsblechen (4.4) festgeschraubt. Nun können die Seitenwände mühelos in die Stirnwände gelötet werden, wobei die Gewähr absoluter Rechtwinkligkeit gegeben ist. Die nächsten Arbeiten sind das Anbringen der Führerstandstüren (4.3), der Griffstangen (4.6; 4.7) und der Sonnenblenden (4.8). Zuletzt wird ein 0,5 mm starker Cu-Draht direkt unter der Dachkante rings um das Gehäuse aufgelötet und glattgefeilt. Das Dach (4.12) wird wiederum aus Suralin angefertigt. Es empfiehlt sich, eine Form mit den groben Umrissen des Daches anzufertigen und den gebrannten Rohling nach Zeichnung, Blatt 7, in die endgültige Form zu bringen. Anschließend werden der Ausschnitt für den Dachaufbau ausgebohrt und auf Maß gefeilt sowie die Löcher für Isolatoren, Stromabnehmer und Luftpfeifen gebohrt. Natürlich kann das Dach auch aus einem Stück Pertinax o. ä. Material angefertigt werden.

Der Dachaufbau (4.13) wird zusammengelötet, wobei sämtliche Lötnähte innen gut mit Zinn ausgefüllt werden. Dann werden die Lüfterjalousien (4.14; 4.15) auf die entsprechenden Stellen gelötet und die Kanten des Dachaufbaues nach Zeichnung, Blatt 6, mit einem Radius von 1 mm abgerundet. Der fertiggestellte Dachaufbau wird jetzt in den Dachausschnitt eingesetzt und mit Epoxidharz verklebt, wobei kleine Ungenauigkeiten mit dem Harz noch verspachtelt werden.
Anschließend werden die Luftpfeifen (4.16) eingeklebt. Die beiden Isolatoren (4.19) werden in den Hauptschalter (4.18) eingelötet, und der komplette Hauptschalter wird an seinem Platz aufgeklebt. Bevor die restlichen Teile festgeklebt werden, wird das Dach schmutziggrau lakkiert. Nach dem Trocknen des Lackes werden die Stromabnehmer (4.17), die Dachisolatoren (4.20) und der Durchführungsisolator (4.21) eingeklebt sowie die Dachleitung (4.22) aufgelötet. Die Anordnung der Dachleitung ist aus der Zeichnung, Blatt 1, ersichtlich.
Wer das Modell mit Fahrleitung betreiben will, darf die Stromzuführung von den Dachstromabnehmern zum Motor nicht vergessen. Der freie Platz unter dem Gehäuse ermöglicht sogar noch den Einbau eines Umschalters für den wahlweisen Betrieb mit Fahr- oder Unterleitung. Vor dem Befestigen des Daches auf dem Kastenaufbau werden die übrigen Teile noch lackiert:
Dachstromabnehmer und -leitung: rot
Isolatoren: dunkelbraun
Stirn- und Seitenwände: dunkelgrün
Rahmen, Räder und Griffstangen: schwarz.
Nachdem sämtliche Teile ausgetrocknet sind, wird das Dach auf den Kastenaufbau geklebt und das Lokoberteil mit dem Rahmen verschraubt.
Die Nummernschilder (4.9), Eigentumsschilder (4.10), und Bw-Schilder (4.11) werden vorteilhafterweise fotokopiert, die Schnittkanten mit Ausziehtusche geschwärzt und nach Zeichnung, Blatt 6, mit Alleskleber auf das Gehäuse geklebt. So erreicht man eine äußerst vorbildgerechte Beschriftung. Die Verglasung der Fenster erhöht dann noch das modellmäßige Aussehen.
Nun können wir die E 21 51 auf unserer Modellbahnanlage in Dienst stellen. Ihr Einsatz wird sich vornehmlich auf die Beförderung von Schnell- und Personenzügen erstrecken.

| 4. Gehäuse | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4.1 | 2 | Seitenwand | Messing | 118 × 23 × 1 |
| 4.2 | 2 | Stirnwand | Messing | 72 × 25 × 0,5 |
| 4.3 | 4 | Führerstandstür | Messing | 22,5 × 15 × 0,5 |
| 4.4 | 2 | Befestigungsblech | Messing | 32 × 9 × 1,5 |
| 4.5 | 8 | Lüfterjalousie | Messing | 28,5 × 7 × 1 |
| 4.6 | 8 | Griffstange | Stahldraht | 0,3 ∅, gestr. Länge 18 |
| 4.7 | 4 | Griffstange | Stahldraht | 0,3 ∅, gestr. Länge 20 |
| 4.8 | 4 | Sonnenblende | Messing | 20 × 2,5 × 0,3 |
| 4.9 | 4 | Betriebsnummernschild | Fotokopie | 8 × 2 |
| 4.10 | 2 | Eigentumsschild | Fotokopie | 7 × 1 |
| 4.11 | 2 | Bw-Schild | Fotokopie | 4,5 × 1 |
| 4.12 | 1 | Dach | Suralin | 158 × 35 × 5 |
| 4.13 | 1 | Dachaufbau | Messing | 80,5 × 24 × 7 |
| 4.14 | 5 | Lüfterjalousie | Messing | 18 × 4 × 0,3 |
| 4.15 | 1 | Lüfterjalousie | Messing | 10 × 4 × 0,3 |
| 4.16 | 2 | Luftpfeife | Messing | 0,8 ∅, 6 lang |
| 4.17 | 2 | Stromabnehmer | Stahldraht | handelsüblich |
| 4.18 | 1 | Hauptschalter | Messing | 3 × 8 ∅ |
| 4.19 | 2 | Isolator | Messing | 5,5 × 3 ∅ |
| 4.20 | 5 | Isolator | Messing | 6,75 × 3,5 ∅ |
| 4.21 | 1 | Durchführungsisolator | Messing | 7,75 × 3 ∅ |
| 4.22 | 1 | Dachleitung | Stahldraht | siehe Zeichnung |

4.20 4.13 4.20 4.22 4.14 4.15 4.18 4.19 4.21

4.17

4.16

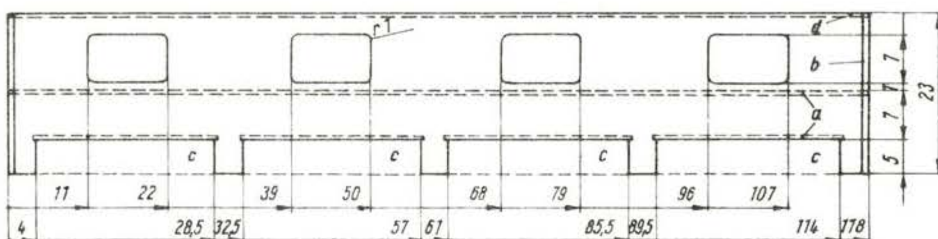
4.12

4.8

4.7

4.4

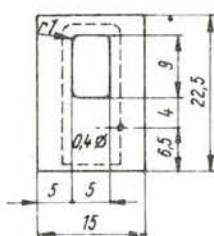
4.4 4.3 4.6 4.5 4.1 4.9 4.10 4.11 4.2



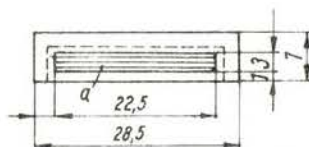

4.1 a = Blechstreifen 0,5 breit; 0,2 dick, auflöten
b = Kante mit r = 1mm abrunden
c = Teil 4.5 dahinter auflöten
d = Erläuterung siehe Text

4.2 alle Bohrungen 0,4mm Ø
a = Blechstreifen 0,5 breit; 0,2 dick, auflöten
b = Teil 4.7 aus St-Draht 0,3 Ø biegen und einlöten
c = Teil 4.6 aus St-Draht 0,3 Ø biegen und einlöten
d = Erläuterung siehe Text

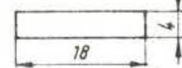
4.4



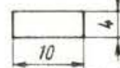

4.3 2 Stück spiegelgleich



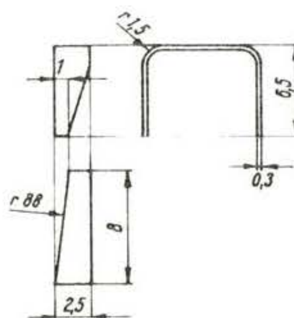

4.5 a = Jalousie aus 0,5mm dickem Blech
Blech auflöten u. in 0,75mm Abstand ritzen



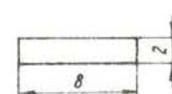

4.14 waager. in 0,5mm Abstand ritzen



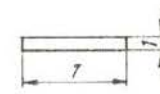

4.15 waager. in 0,5mm Abstand ritzen




4.8 2:1 2 Stück spiegelgleich




4.9

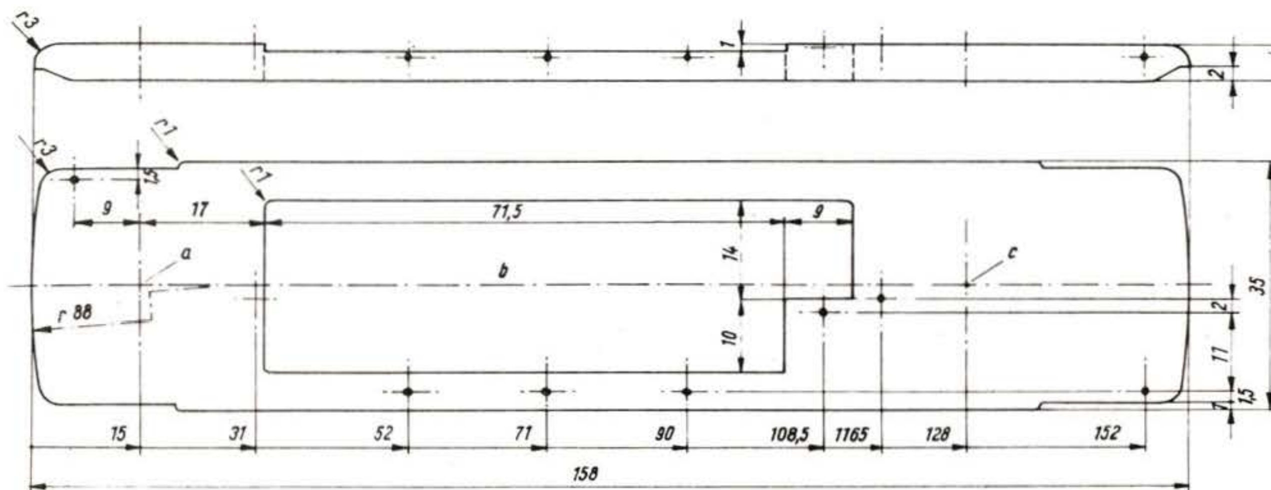



4.10

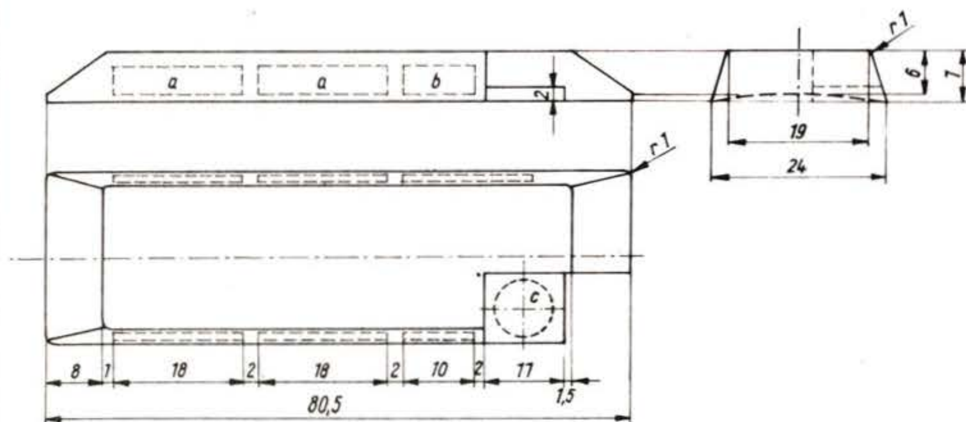



4.11

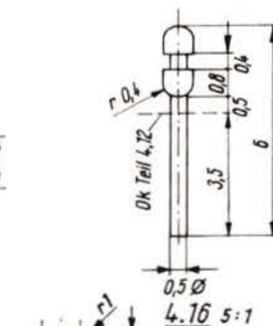
| 1972 | Datum | Name | | Peter Glanert<br>402 Halle / S<br>Schleiermacherstr. 7 | Baugröße<br>H0 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gez. | 5.9 | Hanert | | | |
| Gep. | | | | | |
| Maßstab<br>1:1<br>2:1 | Elektr. Schnellzuglok E $21^5$ | | | Zeichnungsnr.<br>6 | |
| | Gehäuse; Teile 4.1-4.5; 4.8-4.11; 4.14 - 4.15 | | | | |



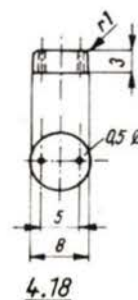

4.12 a = Mitte Stromabnehmer, Teil 4.17
b = Ausfeilen und Teil 4.13 einsetzen
alle Bohrungen 0,5 mm Ø



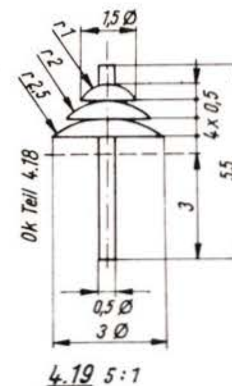

4.13 a = Teil 4.14 aufsetzen
b = Teil 4.15 aufsetzen
c = Teil 4.18 aufsetzen



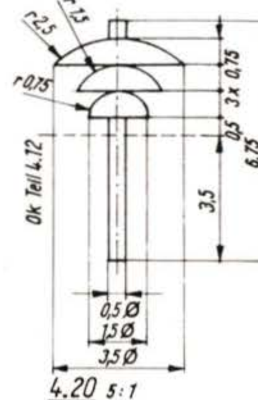

4.16 5:1



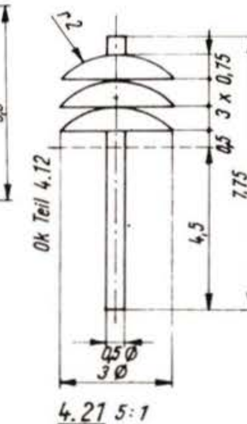

4.18




4.19 5:1




4.20 5:1




4.21 5:1

| 1972 | Datum | Name | | Peter Glanert<br>402 Halle/S<br>Schleiermacherstr. 7 | Baugröße |
|---|---|---|---|---|---|
| Gez. | 14.9. | Hanert | | | H0 |
| Gep. | | | | | |
| Maßstab<br>1:1<br>5:1 | Elektr. Schnellzuglok E 21 5<br>Teile 4.12; 4.13; 4.16; 4.18 – 4.21 | | | Zeichnungsnr.<br>7 | |

Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

# Vorbildgerechte Fahrzeugmodelle ... ja! Und vorbildgetreue Gebäudemodelle ...?

Hin und wieder findet man mal die Zeit, nach einem Buch zu greifen oder die Zeitschriften des vergangenen Jahres durchzublättern. So verfuhr ich auch kürzlich, als ich den Jahrgang 1972 unserer Fachzeitschrift zum Binden geben wollte und verschiedene Beiträge in aller Ruhe noch einmal las. So die „Messeinformation" der Redaktion im Heft 5/72, in der die Neuheiten der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellt wurden. Die Ergänzung dazu gab der Beitrag „Unsere Bildnachlese ..." im Heft 6/72. Mit der „Bildnachlese von der Leipziger Herbstmesse" im Heft 11/72 schloß die Reihe dieser Messeberichte. Beim aufmerksamen Betrachten der Bilder kamen mir aber einige Gedanken, die meines Erachtens wert sind, in der Öffentlichkeit diskutiert zu werden. Ich will heute nicht die Frage aufwerfen, wann endlich das Modell einer Schnellzuglokomotive, beispielsweise der BR $01^5$, auf den Markt kommt, sondern mich nur auf das Angebot an Gebäudemodellen beschränken und diese einer kritischen Betrachtung unterziehen, zumal 1972 leider ja nur, um mit den Worten des Verantwortlichen Redakteurs zu sprechen, reine Zubehörsmessen stattfanden. Es bleibt wohl unbestritten, daß die Vorbildtreue unserer Fahrzeugmodelle im allgemeinen recht gut ist und auch durchaus internationalen Vergleichen standhält. Können wir das aber auch von unseren Gebäudemodellen sagen? Ich behaupte! Nein!

Die Anwendung von Plasten, die sich auch im Gebäudemodellbau fast ausnahmslos durchsetzt, bietet noch lange nicht die Gewähr, daß die Modelle im besten Sinne des Wortes vorbildgetreu sind. Einem Hersteller von Fahrzeugmodellen würde es heutzutage nicht mehr einfallen, ein „Free-lance-Modell" auf den Markt zu bringen. Hier hält man sich streng an das Vorbild. Unsere Gebäudehersteller beachten aber diesen Grundsatz bisher nicht. Das wäre vielleicht noch zu akzeptieren, wenn man allgemeingültige gestalterische und konstruktive Kriterien des Vorbildes berücksichtigen würde. Aber nicht einmal das ist immer der Fall. Maßstabgerechte Modelle für die einzelnen Nenngrößen sollten eigentlich selbstverständlich sein. Universell für mehrere Nenngrößen verwendbare Gebäudemodelle, zum Beispiel der Maßstab 1:100 für die Nenngrößen H0 und TT sind ein recht zweifelhafter Kompromiß und allenfalls für Gebäudemodelle anwendbar, deren Aufstellung im Hintergrund einer Anlage erfolgt, nicht aber für alle eisenbahntypischen Gebäude, die in unmittelbarer Verbindung mit den Gleisanlagen aufgestellt werden. Stellt man noch Straßenfahrzeuge und Figuren hinzu, wird das Mißverhältnis noch offensichtlicher. Diesen Grundsatz vertrat auch wiederholt die Redaktion in ihren Veröffentlichungen.

Es ist verständlich, daß die Hersteller gewisse ökonomische Grundsätze beachten müssen. Das darf aber nicht so weit führen, Einzelteile wie Fenster, Türen, Treppen, Dachflächen usw., die für eine bestimmte Nenngröße gefertigt wurden, ohne weiteres für eine andere Nenngröße zu verwenden. Auch das sogenannte Raumzellenprogramm vom VEB VERO, welches für den Hersteller zweifellos ökonomische Vorteile bietet, darf nicht dazu führen, um jeden Preis damit alle möglichen Modelle — beginnend vom Wochenendhaus über Stellwerke bis zum Hochhaus — zusammenzubauen und dabei einfachste Gestaltungs- und Konstruktionsgrundsätze des Vorbildes nicht zu beachten. Es erhebt sich hierbei die Frage, ob das DAMW nicht ebenso strenge Prüfungsmaßstäbe wie bei Flugzeugmodellen anlegen sollte, die bei Einhaltung bestimmter Kriterien zur Verleihung des Prädikats „Vorbildgetreues Modell der Nenngröße ..." führen könnten. Argumente der Hersteller, wie „Das sind ja Modelle, die nicht ausschließlich auf Modellbahnanlagen Anwendung finden" oder „Solche hochgeschraubten Forderungen können aus ökonomischen Gründen nicht erfüllt werden", müssen ernsthaft abgelehnt werden. Gerade bei Gebäudemodellen gibt es doch unzählige gute Vorbilder, und es dürfte den Herstellern nicht schwer fallen, auch mit Unterstützung des DMV, Zugang zu authentischen Unterlagen eisenbahntypischer Gebäude zu finden. „Modern um jeden Preis" kann hierbei nicht die Devise sein. Auch auf Modellanlagen, die unserer heutigen Zeit entsprechen, dürfen nicht ausschließlich Hochhäuser und moderne Beton-Glas-Fassaden das Bild bestimmen. Hier sind Gebäudemodelle aus der Zeit der Jahrhundertwende durchaus kein Stilbruch.

Die Richtigkeit meiner Ausführungen will ich versuchen, anhand der Messe-Bildberichte 1972 zu beweisen, um dem Leser Gelegenheit zu geben, auch selbst Vergleiche anzustellen. Es ist natürlich klar, daß keine anderen Fotos als die der neuen Exponate in diesen Berichten veröffentlicht werden konnten.

Greifen wir zum Heft 6/72. Auf der Seite 159 wird im Bild 1 eine Tankstelle dargestellt, für die ein modernes Vorbild ausgewählt wurde. Das Modell könnte man im Prinzip akzeptieren, nicht aber die Tanksäulen, die offensichtlich zu groß ausgefallen sind.

Im Bild 3 werden drei Ferienhäuser in TT vorgestellt. Unbegründet erscheint der dann in Natur 70 cm hohe Gebäudesockel. Die Treppe mit sieben Steigungen weist daher ein Steigungsverhältnis auf, welches beim Vorbild unmöglich ist. Außerdem ist es üblich, vor dem Eingang eine Podestplatte von etwa 60 cm Breite anzuordnen. Treppenanlagen mit mehr als drei Steigungen erfordern einen Handlauf oder ein Geländer.

Empfangsgebäude „Henningsburg" (Bild 4) erscheint beim ersten Hinsehen gut gelungen, hat aber doch auch einige Mängel.

Jedes Gebäude erhält einen Spritzwassersockel, der 30 cm über Gelände liegend meist auch durch unterschiedliches Material deutlich sichtbar ist. Diese Kleinigkeit wird beim Modell meist vergessen, ist aber für eine gute gestalterische Wirkung nicht unerheblich. Türen, deren Schwellen über Gelände liegen, erhalten Vorlegestufen (linke Tür). Die Fenstergestaltung des rechten Gebäudesegments, des „Mitropa"-Teiles, erscheint unmotiviert. Ein Gebäude dieser Größenordnung wird kaum eine Gaststätte besitzen. Die Bezeichnung „Warteraum" wäre besser gewesen. Auch bei gewissen notwendigen Zugeständnissen ist ein Bahnsteig solcher Breite nicht zu akzeptieren.

Das im Bild 5 dargestellte Stellwerk ist abzulehnen. Ein Vorbild hat hier offensichtlich nicht Pate gestanden. Das

Fenster im Stellwerksgeschoß ist nicht nur zu groß geraten, sondern auch falsch herum angebracht. Die größeren Scheiben müssen oben und nach innen geneigt sein, um Spiegelungen zu vermeiden. Eine auskragende Sonnenblende ist unerläßlich.

Die maßgeblichen Mißverhältnisse des Bahnsteigs (Bild 6) — die durch die Gleisabstände des Gleissystems in gewissem Umfang bedingt sind — wären nicht so offensichtlich, hätte man auf den Mitropa-Kiosk verzichtet, der fast die gesamte Bahnsteigbreite einnimmt. Einkaufenden Reisenden kann man da nur raten, bei durchfahrenden Zügen sich in Sicherheit zu bringen.

Das im Bild 9 dargestellte Empfangsgebäude Dosse-Nord kann auch nicht voll befriedigen. Es macht mehr den Eindruck eines Landwarenhauses, betrachtet man die Ladenzeile, die einen Blumenladen, ein Reisebüro und Friseurladen aufweist. Außerdem sagt die Beschriftung am Giebel, daß sich in dem Gebäude auch noch ein weiteres Geschäft befindet. Man fragt sich, wo diese mannigfaltigen Einrichtungen Platz finden und wo überhaupt die Diensträume untergebracht sein könnten. Die Gestaltung des rechten Anbaues erscheint auch recht unmotiviert. Wozu eine solch große Fensterfläche bei einem Raum bescheidener Abmessungen? Die gleiche Frage erhebt sich auch beim Vordach am linken Giebel, welches in dieser Form seinen Zweck verfehlt. Bahnhofsnamen sind so anzubringen, daß sie der Reisende gut lesen kann. Der Name am hohen Giebel wäre daher überflüssig. Daß der Modellmaßstab nicht stimmt, sei nur am Rande erwähnt.

Die beiden Einfamilienhäuser wären recht gut gelungen, würde man die Dachgaupen niedriger setzen. Das heißt, die Brusthöhe der Fenster am Giebel und der Gaupen sollte etwa gleich hoch sein. Diesen Fehler trifft man relativ häufig an, er wäre aber ohne Mehraufwand vermeidbar.
Die Dieseltankstelle im Bild 12 ist von Vorbildtreue auch noch entfernt. Abgesehen davon, daß solche Anlagen grundsätzlich auf Schienenhöhe und nicht auf einem Sockel ähnlich einem Bahnsteig angeordnet werden, sind doch einige „Ungereimtheiten" zu bemerken. Wozu zwei Tanksäulen, wenn doch nur immer ein Fahrzeug betankt werden kann und nur eine Treibstoffart ausgegeben wird? Die beiden verlorenen Treibstoffässer sollten aus Sicherheitsgründen schnell unter Verschluß gebracht werden.
Werfen wir noch einen Blick in Heft 11/72. Das im Bild 4 dargestellte Vorstadthaus könnte besser gefallen, wenn man die mittlere Dachplatte weggelassen und die rechte Ecke des Obergeschosses durch eine Stütze oder auch eine stark gegliederte Wandscheibe aus Betonelementen abgefangen hätte.
Für die Ferienhäuser trifft das oben Erwähnte gleichermaßen zu.
Auch beim Gebäude im Bild 6 wird das simple Aufeinanderstellen zweier gleichartiger eingeschossiger Gebäude allzu offensichtlich. Man gewinnt ohnehin den Eindruck, als ob unsere Bürger nur in „Ferienhäusern" und modernen „Vorstadthäusern" wohnten. Wo bleibt denn eine echte städtische Bebauung, die unserem heutigen Lebensraum entspricht? Auch vorbildgerechte Fabriken oder andere Produktionsstätten gehören dazu. Die Forderung nach Gebäudemodellen, die um die Jahrhundertwende ihre Vorbilder haben, will ich schon gar nicht erheben, obwohl auch solche Modelle auf Anlagen der heutigen Zeitepoche aufgestellt werden sollten. Die klassenmäßige Aussage solcher Anlagen kann nur gewinnen, wenn in geschickter Form alt und neu nebeneinander stehen und damit den Fortschritt in unserer Gesellschaftsordnung deutlich machen.
Die Tankstelle (Bild 10) scheint auch keiner Überprüfung auf Vorbildtreue standzuhalten, was durch die Verwendung des „T" auf dem Dachfirst deutlich unterstrichen wird.
Daß Ausnahmen die Regel bestätigen, zeigen die Bilder 11 und 12. Leider können diese gut gestalteten Modelle entsprechend ihrer Zweckbestimmung vorwiegend nur im Hintergrund aufgestellt werden. Eisenbahntypische Gebäudemodelle einer solchen Qualität und nach echten Vorbildern gestaltet — das wünschen sich die Modelleisenbahner!
Kommen wir zum Schluß. Zum Lokschuppen Bild 13 möchte man nur sagen: Nicht alles, was als „modern" bezeichnet wird, ist gut und vorbildgetreu.
Die Kleinbahnbekohlung (Bild 14) ist in dieser Form abzulehnen! Gerade bei Oldtimer-Motiven, mit denen sich im allgemeinen nur ernsthafte Modelleisenbahner beschäftigen, ist eine Vorbildtreue unumgänglich. Das Argument heute fehlender Vorbilder gilt nicht und rechtfertigt keinesfalls phantasievolle Modelle. Es gab wohl um die Jahrhundertwende solche Kohlenbühnen. Sie ruhten aber auf einer Stahlkonstruktion, waren etwa 2,5 m hoch und hatten eine 8 cm dicke Bohlenabdeckung. Verständlich, wenn man bedenkt, daß die Kohlenkarren ungefähr 500 kg Kohle aufnahmen und etwa 1 m hoch waren. Der Kohlenkran, der mindestens 1000 kg Tragfähigkeit hatte, stand stets auf einem gesonderten massiven Sockel.
Fassen wir unsere kritischen Betrachtungen zusammen: Von der Vielzahl der Gebäudemodelle verdienen nur wenige das Prädikat „Vorbildgetreu". Manche lassen sich durch wenig Aufwand entscheidend verbessern, manche sind vom Modelleisenbahner ganz abzulehnen. Bliebe zu hoffen, daß die Hersteller selbst einmal kritisch ihre Erzeugnisse überprüfen und den einen oder anderen Hinweis beachten, um Neuentwicklungen oder auch derzeitig produzierte Modelle zu verbessern. Viele Modelleisenbahner würden es ihnen danken und erfreut feststellen können: Meine Modellbahnanlage entspricht in allen Details dem Vorbild, sie verdient insgesamt das Prädikat „vorbildgetreu"!

## Lobenswerte Initiative

Das Haus der Jungen Pioniere „Martin Andersen Nexö" in Greifswald begann im Rahmen seiner interessanten Freizeitgestaltung für Pioniere und Schüler mit einer neuen Treffpunktreihe, die man mit „mobanek" bezeichnete. Das Wort kürzt die Begriffe „Modellbahn — Elektronik — Elektrik" ab. Zum ersten Treff waren Schüler aus neun Greifswalder Schulen erschienen, der jüngste Teilnehmer kam aus einer fünften, der älteste aus einer neunten Klasse.
Das Thema dieses Nachmittags lautete: „Einführung in die elektrische Schaltungstechnik einer Kleinanlage". Die große Begeisterung der Schüler für diese neuartige Veranstaltung zeigte sich an ihrer interessierten Fragestellung. Das Besondere an der Greifswalder Veranstaltung ist aber, daß jedem Teilnehmer zu jedem Treffpunkt das jeweils behandelte Thema in schriftlicher Form (Wort und Schaltskizzen) ausgehändigt wird.
Die zweite Folge von „mobanek" erschien im Januar 1973 und lautete: „Elektronische Grundschaltungen für die Modellbahn".

Wir denken, daß dieses eine lobenswerte Initiative einer Einrichtung der Jugenderziehung ist, die in enger Zusammenarbeit mit der örtlichen Arbeitsgemeinschaft des DMV erfolgt. Dieses Beispiel sollte auch in anderen Orten unserer Republik aufgegriffen werden.

WOLFGANG BAHNERT, Leipzig

# Umbau-Anleitung für eine Baureihe $118^{2-4}$ (Achsfolge C'C') in H0

Vom VEB Eisenbahn-Modellbau Zwickau wird seit mehreren Jahren das Modell der Diesellokomotive der BR 118 (ex V 180) der DR mit der Achsfolge B'B' in der Nenngröße H0 angeboten.
Das Vorbild ist auf Grund seiner Achslast von ungefähr 20 Mp fast ausschließlich auf den Hauptstrecken der Deutschen Reichsbahn im Einsatz. Deshalb wurde vom Jahre 1966 an vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx", Babelsberg, die BR $118^{2-4}$ mit der Achsfolge C'C' beschafft. Die Achslast beträgt bei dieser Version nur 15 Mp; somit ist diese Lokomotive für einen universellen Einsatz — auch auf Nebenbahnen — geeignet. Bis zum Frühjahr 1970 wurden über 200 Stück dieser Baureihe in Dienst gestellt, also zahlenmäßig weit mehr als B'B'-Maschinen.
Da unsere Modellbahnanlagen zum größten Teil Nebenbahncharakter tragen, ist der Einsatz des Original-Modells der 118 nicht modellmäßig. Folgende Umbauanleitung erhebt aber absolut keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie ist jedoch besonders auch für Anfänger im Modellbau geeignet.
An handelsüblichen Teilen werden benötigt:
1 Oberteil Lok 118 (VEB Eisenbahn-Modellbau Zwickau)
2 Triebgestelle Lok CC 7001 oder Nohab-Diesellok mit Stirnradgetriebe (VEB Piko)
Zunächst werden die Maschinenraumfenster vorsichtig mit einem kleinen Schraubenzieher aus dem Oberteil entfernt und auseinandergeschnitten. Von allen Fenstern werden die Stege abgefeilt. Danach werden die Fenster mit Nitroverdünnung eingestrichen, damit die Scheiben wieder Glanz erhalten.
In vier Scheiben werden senkrecht mit einer Dreikantnadelfeile Rippen gefeilt. Die so entstandenen Prallfilter werden mit rotem Nitrolack gestrichen. Nach dem Trocknen werden Filter und Fenster wieder in das Oberteil eingeklebt. Der Reihe nach werden jetzt die Einzelteile für den Rahmen angerissen, ausgeschnitten und gefeilt. Die Schürze (Pos. 3) wird an den Hilfswinkel (Pos. 2) angelötet. Nach dem Anlöten der Kopfstücke (Pos. 4) werden das Mittelstück (Pos. 5) und die Triebgestellführung (Pos. 6) ebenso verbunden. Die Triebgestelle werden dann in den Rahmen eingesetzt und durch das Halteblech (Pos. 8), welches an das Mittelstück angeschraubt wird, gehalten. Der erste Probelauf kann nun bereits stattfinden.

Nach erfolgreicher Probe werden die Triebgestelle wieder ausgebaut. An Pos. 8 wird die Haltebrücke (Pos. 9) für das Oberteil gelötet. Es ist ratsam, die M-2-Bohrung in Pos. 9 erst jetzt anzubringen. Das Oberteil wird dazu auf den Rahmen gesetzt und die Bohrung im Dach auf Pos. 9 übertragen. Ungenauigkeiten beim Zusammenbau können auf diese Weise ausgeglichen werden. Mit einem scharfen Schnitzmesser werden nun die Bremszylinder von den Drehgestellblenden abgeschnitten und erforderlichenfalls nachgefeilt. Aus 0,6 mm dickem Sperrholz oder Furnier werden die Federblätter geschnitten und zusammengeklebt. Der Federbund wird nur von vorn durch ein Stück 1 × 4,5 mm vom gleichen Material angedeutet. Der Befestigungssteg (Pos. 12) wird nach dem Trocknen der befestigten Blattfeder (Mitte Feder = Mitte Achse) an die Oberkante der Blende, genau über dem Ende des 2. Federblattes, angeklebt. Nun wird der Fangbügel (Führungskonsole Pos. 13) an die Feder und den Steg geklebt. Als letztes wird die Federführung (Pos. 11) aus einer 3 × 3 mm starken Holzleiste gefertigt und auf das fünfte Federblatt sowie an die Blende geklebt.
Auf die Anordnung der Bremszylinder habe ich mit Rücksicht auf die Kurvengängigkeit verzichtet. Ebenfalls sind die Achslagertragfedern des Vorbildes nicht mit vorgesehen. Bei meinem ersten von drei Modellen waren gleich bei der ersten Entgleisung zwei Federn wieder abgebrochen, weil sie sehr tief hängen.
Nach dem Entfetten des Rahmens und dem Austrocknen der Drehgestellblenden werden alle Teile schwarz lackiert.
Nach dem Zusammenbau des Fahrgestells werden die Stromabnehmer beider Drehgestelle mittels Kupferlitze miteinander verbunden.
Nach dem „Hut auf" kann die 118-C'C' dem Betrieb auf unserer Modellbahnanlage übergeben werden.

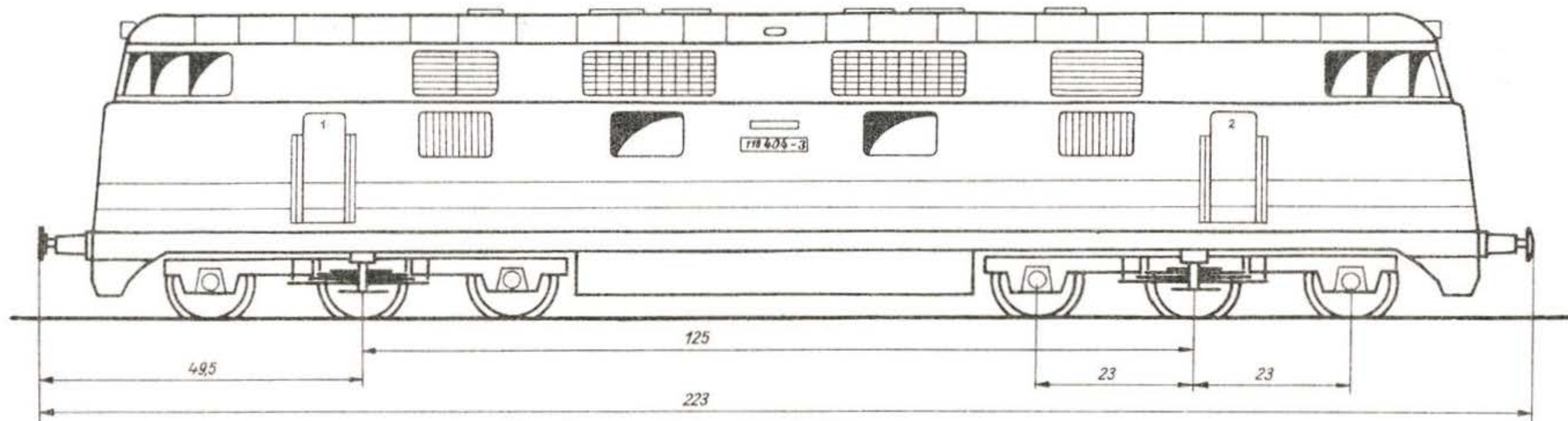
**Stückliste**

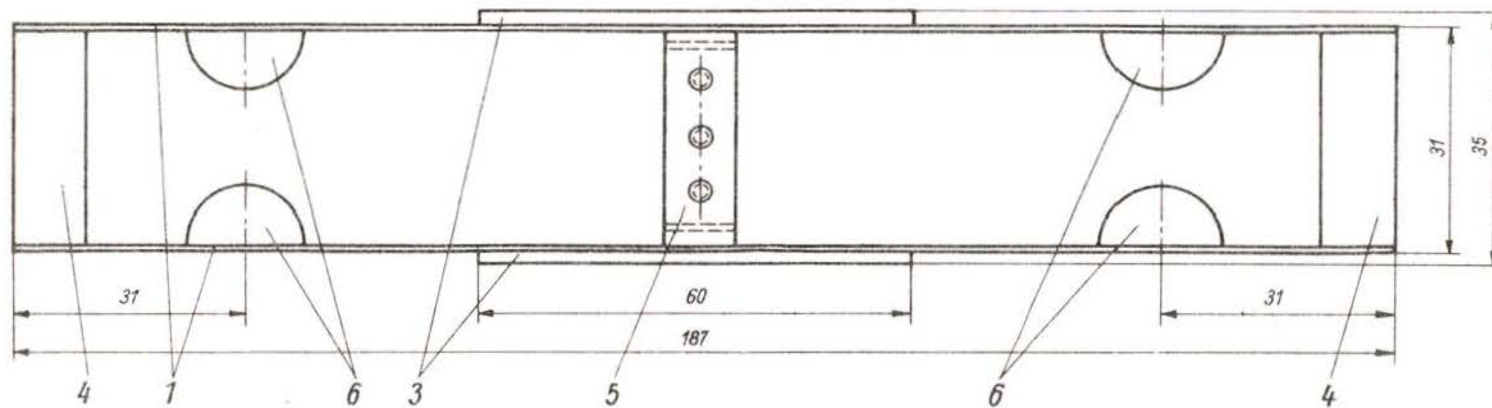
| Pos. | Stck. | Benennung | Rohmaße | Material |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | Rahmenseitenteil | 10 × 187 × 0,5 | Ms |
| 2 | 2 | Hilfswinkel f. Pos. 3 | L 2 × 2 × 60 | |
| 3 | 2 | Schürze | 11 × 60 × 0,5 | Ms |
| 4 | 2 | Kopfstück | 10 × 30 × 1,0 | Ms |
| 5 | 1 | Mittelstück | 10 × 30 × 1,0 | Ms |
| 6 | 4 | Drehgestell-führung | 8 × 16 × 0,5 | Ms |
| 7 | 1 | Ballastgewicht | 27 × 56 × 12 | Blei |
| 8 | 1 | Halteblech | 26 × 84 × 0,5 | Ms |
| 9 | 1 | Haltebrücke f. Oberteil | 10 × 60 × 1,0 | Ms |
| 10 | 4 | Federpaket | 4,5 × 23 × 2 | Sperrholz 0,6 dick |
| 11 | 4 | Federführung | 3 × 3 × 3 | Holz |
| 12 | 8 | Befestigungssteg f. Pos. 13 | 2 × 3 × 0,6 | Sperrholz |
| 13 | 8 | Fangbügel f. Feder | 1 × 6 × 0,6 | Sperrholz |
| 14 | 3 | Schraube | M 2 × 16 | handeslüblich |
| 15 | 1 | Schraube | M 2 × 6 | handelsüblich |

**Es ist Halbzeit!**

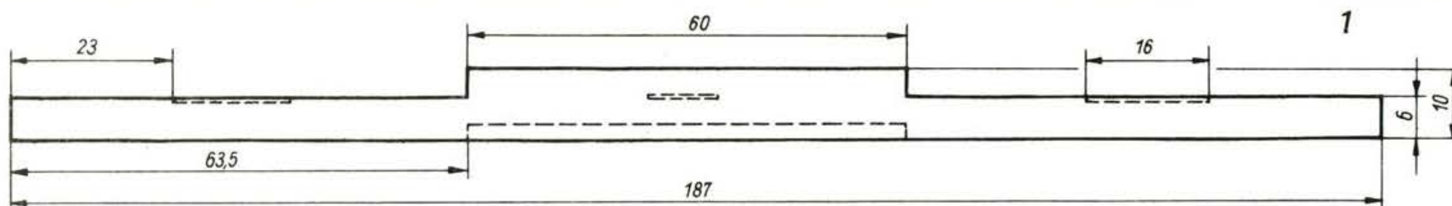
Haben Sie daran schon gedacht, daß in unserem Wettbewerb „Vorwärts zum X. Festival der Weltjugend", ausgerufen im Heft 1/1973, jetzt Halbzeit ist?
Wenn Sie sich daran beteiligen wollen und mit Ihrer Arbeit bisher noch nicht begonnen haben, wird es langsam höchste Zeit!

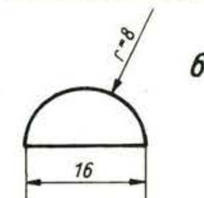
Die Redaktion

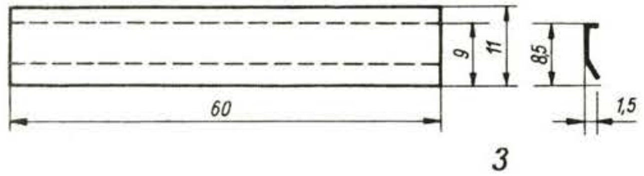


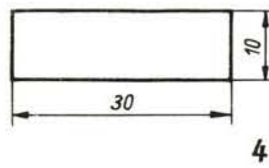



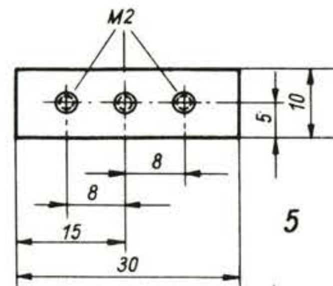

| Maßstab | | Nenngröße |
|---|---|---|
| 1:1 | Lok BR 118 $^{2-4}$ (V 180 C'C') | H0 |

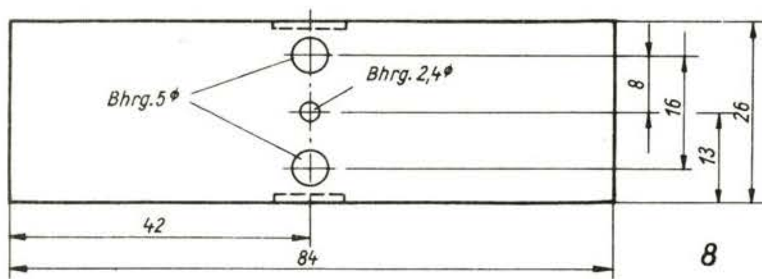


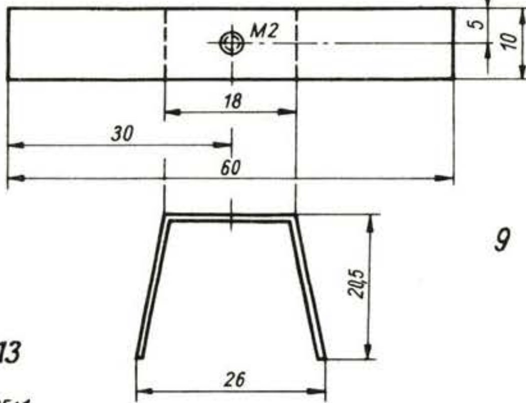



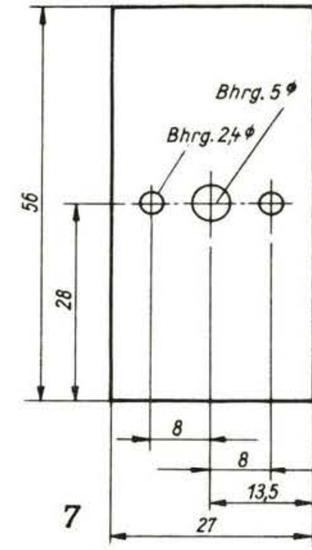



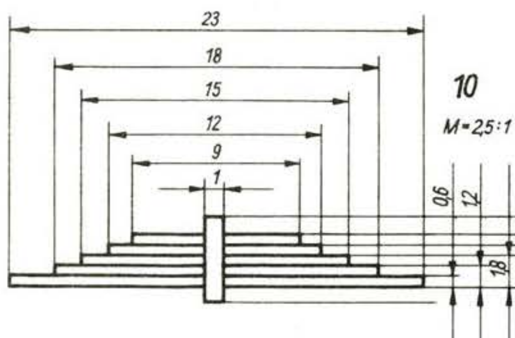



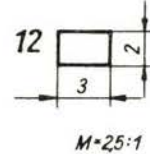



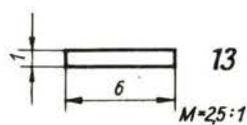



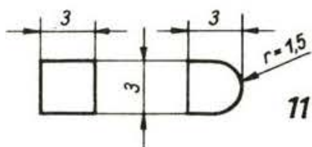




| Maßstab | | Nenngröße |
|---|---|---|
| 1:1<br>2,5:1 | Einzelteile | H0 |

Ing. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

# Zweiachsige Selbstentladewagen der Deutschen Reichsbahn

Die Deutsche Reichsbahn hat in den letzten Jahren eine große Stückzahl zweiachsiger Schwerkraft-Selbstentladewagen gekauft und zum Einsatz gebracht. Es handelt sich um moderne und leistungsfähige Fahrzeuge für den Transport von Schüttgütern; die Grundkonzeption der Wagen entspricht den Vereinheitlichungsmerkmalen des UIC-Merkblatts 571-3.
Die grundsätzliche Abweichung der nachfolgend behandelten beiden Wagengattungen betrifft die Abdekkung. Während die eine Ausführung (Bild 1) oben offen ist (internationales Kennzeichen ,,Eds-u" und nationales Kennzeichen „Ommstu") hat die andere Wagengattung (Bild 2) ein einschaliges Schwenkdach (internationales Kennzeichen „Tds" und nationales Kennzeichen „Kmmst"). Laufwerk, Untergestell und die Entleerungseinrichtung beider Gattungen stimmen miteinander überein. Am Wagenkasten machten sich wegen der zusätzlichen Anordnung des Daches konstruktive Veränderungen notwendig.
Die konstruktive Gestaltung dieser Selbstentladewagen schafft besonders günstige Transport- sowie Be-und Entladebedingungen für eine Vielzahl von Gutarten, bei denen das selbsttätige Ausfließen unter Einwirkung der Schwerkraft erfolgt.

### 1. Wagenkastenaufbau

Der trichterförmig gestaltete Wagenkasten ist vollkommen geschweißt. Verwendet wurden 3 mm und 5 mm dicke Bleche aus korrosionsträgem Stahl. Mit seinen Kastenstützen und Sätteln ist der Wagenkasten auf dem Untergestell verschweißt.
Aus zwei durch einen niedrigen Quersattel voneinander getrennten Trichtern besteht der Laderaum. Diese Trichter laufen nach unten in je zwei seitliche Entladeöffnungen aus, so daß sich an jeder Wagenseite zwei Ausläufe befinden. Die Abmessung jeder Öffnung beträgt 430 mm × 1330 mm, und der Verschluß erfolgt über Wölbschieber. Zu jedem Schieber gehört ein Handhebel, der auf der Bedienungsbühne angeordnet ist und über den der Öffnungs- oder Schließvorgang eingeleitet wird. Auch können verschiedene Öffnungsstellungen in Abstufungen von 25 mm arretiert werden. Dafür wurden an den Handhebeln Klinkensperren angebracht (Bild 3). Da der untere Trichterabschluß gleichzeitig Entladeöffnung ist, kann die Entladung vollständig nach der jeweils gewünschten Seite erfolgen (Bild 4). Die Fließeigenschaft der Ladegüter war für die Trichterneigung maßgebend; so beträgt die Neigung für die Längsseite 47° und für den Quersattel und die Stirnwände jeweils 42°.

Sobald das Ladegut aus den Wölbschiebern tritt, gleitet es über sich verjüngende Rutschen, die im Endauslauf eine Breite von 500 mm haben und von der Wagenlängsachse 640 mm entfernt sind. Diese Gleitböden können noch durch Verlängerungsrutschen vervollständigt werden, die dann einen Abstand von 1000 mm, gemessen von der Wagenlängsseite, aufweisen und in ihrer Grundstellung zur Wagenmitte zurückgeklappt sind.
Die günstigen Entladeeigenschaften dieser Wagen ermöglichen, daß das Ladegut sofort über Gurtbandförderer in das Lager oder auf bereitgestellten Lkw gebracht werden kann oder in einen Tiefbunker entladen wird. Die Entladeleistungen sind erheblich und liegen je Öffnung bei 30 bis 150 t je Stunde mit dem besonderen Vorteil, daß dosiert und ohne Restbestände entladen werden kann; in besonderen Fällen geschieht es durch den zusätzlichen Anbau einer Vibrationsentladehilfe.

*Bild 1 Gesamtansicht des offenen Selbstentladewagens (Eds-u)*

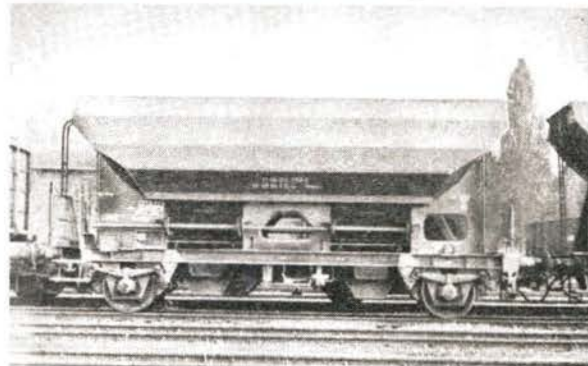
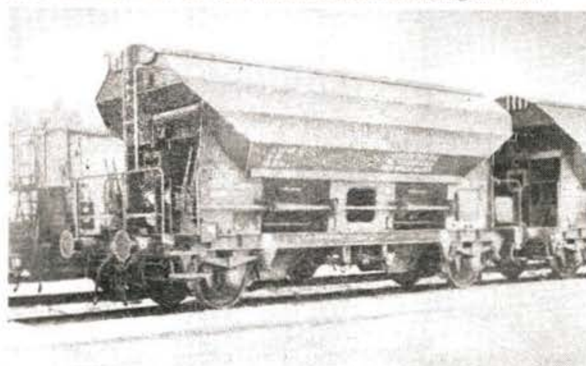


*Bild 2 Gesamtansicht des geschlossenen Selbstentladewagens (Tds)*



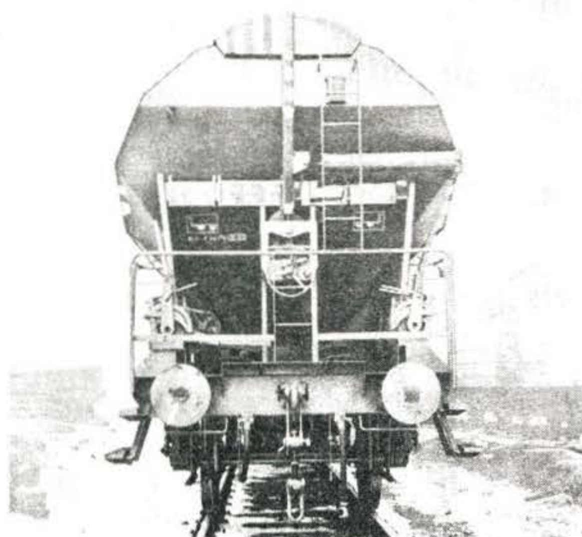


*Bild 3 Stirnansicht des Tds-Wagens*

## 2. Dachausrüstung des Tds-Wagens

Für die Beförderung nässeempfindlicher Schüttgüter, für Getreide und Futtermittel, aber auch für Kalk, Kali und Steinsalz sind die Tds-Wagen mit einem Schwenkdach ausgerüstet. Dieses arbeitet nach dem Prinzip eines Hubschwenkvorgangs, das heißt, nach Anheben des Daches um 45 mm wird es in stufenlosem Übergang um eine längs in Fahrzeugmitte gedachte Achse geschwenkt. Dabei wird die gesamte Ladeöffnung freigegeben, und in voll geöffneter Stellung kann das Dach durch Einlegen eines Sicherungshebels verriegelt werden.

Um den Öffnungs- und Schließvorgang mit einem möglichst geringen Kraftaufwand ausführen zu können, wurde ein Massenausgleichssystem mit Stahlfedern eingebaut, das in der Mitte des Schwenkarms angelenkt ist. Über einen Kettenantrieb wird der Bewegungsablauf von der Bedienungsbühne aus mit einem Handrad ausgelöst und über eine durchgehende Welle auch zur anderen Wagenstirnseite übertragen. Ein Schwenkarm an beiden Seiten sorgt dann für die seitliche Bewegung des Daches (Bild 3).

Eine ausführliche, mehrsprachige Bedienungsanweisung ist an jeder Stirnwand der Tds-Wagen angebracht.

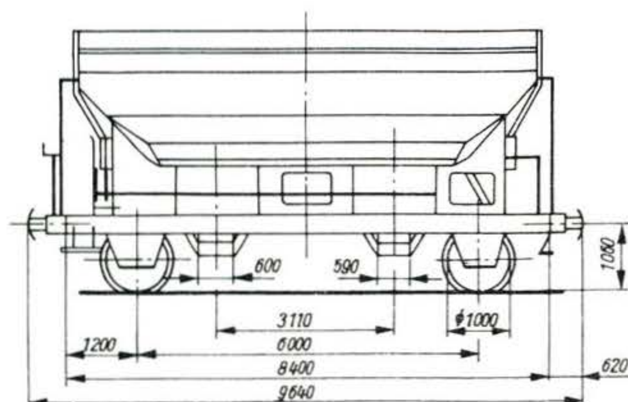
## 3. Laufwerk und Bremse

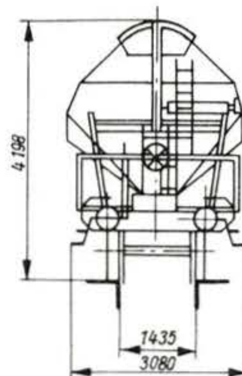
Die Wagen sind mit einem überkritischen Laufwerk und UIC-Rollenlagern ausgestattet. Sie sind universell und uneingeschränkt im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h einsetzbar. Als Bremsausrüstung dient eine Druckluftbremse der Bauart KE—GP mit Steuerventil KE 1c SL, eine zweistufige, von Hand umzustellende Lastabbremsung und ein Bremsgestängesteller vom Typ DRV 2A. Alle Radscheiben werden doppelseitig abgebremst.

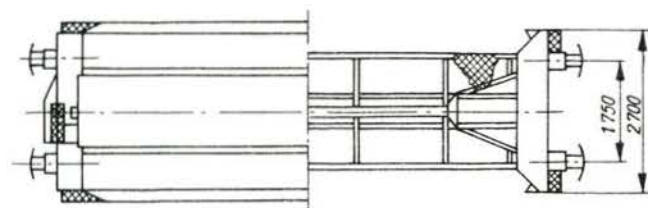
**Literatur:** Mitteilungen der VES W Delitzsch, H. 3/1971

**Technische Daten**

| Gattungszeichen, intern. nation. | Eds — u Ommstu | | Tds Kmmst |
|---|---|---|---|
| Länge über Puffer (mm) | | 9640 | |
| Achsstand (mm) | | 8400 | |
| Laderaum ($m^3$) | 40,0 | | 38,0 |
| Länge der Ladeöffnung (mm) | 8000 | | 7900 |
| Breite der Ladeöffnung (mm) | 1960 | | 1200 |
| Höhe über Schienenoberkante (mm) | 3995 | | 4198 |
| Eigenmasse (t) | 12,0 | | 13,68 |
| Tragfähigkeit (Mp) | 28,0 | | 26,0 |
| Achslast (Mp) | | 20,0 | |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | | 100 | |
| Kleinster befahrbarer Halbmesser (m) | | 75 | |



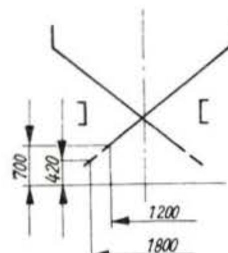




*Bild 4 Maßskizze des Tds-Wagens*

# STRECKEN-BEGEHUNG

## Freileitungen

Der Weg führt uns heute an einer nicht elektrifizierten Bahnstrecke entlang. Dabei begleiten uns von Kilometer zu Kilometer Telegrafenleitungen — in der Fachsprache Freileitungen genannt. Diese Bezeichnung führen sie deshalb, weil die Drähte frei in der Luft von Stützpunkt zu Stützpunkt geführt werden, im Gegensatz zu Kabelleitungen, die im Erdreich verlaufen. Die Stützpunkte können Einfach- oder Doppelstangen sein, die im Abstand von maximal 50 m voneinander aufgestellt sind. Landläufig nennt man diese Stangen auch Telegrafenmaste. Je nach der Anzahl der Leitungen tragen die Stangen Querträger (Traversen), an denen die Isolatoren befestigt sind, welche die Leitung aufnehmen. Einfachstangen können bis zu fünf und Doppelstangen bis maximal sieben solcher Querträger haben. Ein Querträger nimmt bei Einfachstangen maximal acht und bei Doppelstangen höchstens 16 Isolatoren auf.

Der Abstand der Leiter untereinander beträgt rund 25 cm, das Leitermaterial ist in der Hauptsache aus Hartkupfer und Bronze hergestellt. Die untersten Drähte müssen folgende Mindesthöhen aufweisen:

| | |
|---|---|
| — auf freier Strecke über dem Erdboden | 2,5 m |
| — Fahrwegkreuzung über dem Erdboden | 5,0 m |
| — Gleiskreuzung über SO | 6,0 m |

Auch seitlich muß die Freileitung profilfrei geführt werden. Der Abstand zwischen der Gleismitte und der dem Gleis am nächsten verlaufenden Leitung soll mindestens 3,0 m betragen. Es gibt Freileitungen an Bahnkörpern, welche von der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Post gemeinsam benutzt werden. In diesem Flle liegen Eisenbahnleitungen bahnseitig, während die Postleitungen auf der Feldseite verlaufen. Die Stangen können, vor allem im Gleisbogen nach innen, durch schräg angeordnete Stangen abgestützt sein (A-Mast). Auch in Richtung des Leitungsverlaufs kann eine Stange noch gegen Zug und Druck durch zwei schräge Stützstangen gesichert werden.

**Modellgestaltung:** Viele Modelleisenbahner verzichten gänzlich auf die Nachbildung einer Freileitung, obwohl sie vielleicht gerade vom Zeitpunkt her eine Epoche gewählt haben, in der fast an jeder Strecke noch eine solche Leitung üblich war. Der Grund hierfür wird darin zu suchen sein, daß das Aufhängen einer modellgerechten Freileitung praktisch unmöglich ist.

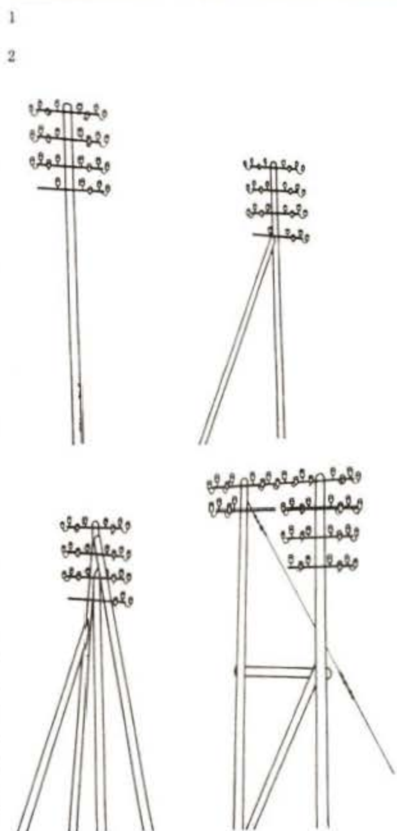
Die Leitungsdrähte haben beim Vorbild bekanntlich auf Grund ihrer Masse einen gewissen Durchhang, der für jeden Draht zwischen zwei Stützpunkten so gut wie gleich groß ist. Diesen gleichmäßigen Durchhang der einzelnen Leiter bekommt aber wohl der geübteste Bastler mit dem ganz dünnen Draht, den er verwenden muß, nicht modellmäßig hin. Eine Modell-Freileitung aber mit Leitern, die verschieden starken Durchhang aufweisen, macht gar keinen guten Eindruck.

Dennoch sollte nicht der Modelleisenbahner bei der Gestaltung seiner Anlage auf die Nachbildung einer Freileitung an nicht elektrifizierten Strecken gänzlich verzichten. Zwei Möglichkeiten bieten sich für die Gestaltung an, die jedoch beide eine Konzession darstellen. Einmal kann man die Leiter zwischen den Stangen ohne Durchhang straff verspannen, so daß sie alle exakt verlaufen, oder man stellt nur die Stangen (Telegrafenmaste) in modellmäßigem Abstand voneinander und seitlich vom Gleis profilfrei auf und läßt jegliche Drahtführung fort. In letzterem Falle kann man ganz einfach auf die handelsüblichen aus Plaste-Werkstoff gefertigten Stangen zurückgreifen, während man sich bei einer tatsächlich straff angeordneten Verspannung die Stangen schon aus Holz oder Metall selbst herstellen muß, weil sie eine bestimmte Festigkeit haben müssen. Wir neigen mehr dazu, zumindest auf Heimanlagen nur die Masten aufzustellen und die Leiter fortzulassen. Das ist auch bei Entgleisungen und erforderlichen Reparaturarbeiten am Modellgleis dann viel besser, wenn keine Verspannung, die obendrein äußerst empfindlich ist, vorhanden ist und einen nicht behindert. H. K.



1

Bild 1 Deutlich erkennbar sind verschiedene Formen der Einfachstangen



2

Bild 2 Darstellung möglicher Arten von Doppel- und Einfachstangen

Foto: Peter Heinrich, Leipzig

# WISSEN SIE SCHON ...

● *daß vor kurzem die erste Sesselbahn Brasiliens, die „Miniferico", feierlich eingeweiht wurde?*
*Sie führt vom Endbahnhof der elektrischen „Campos do Jordao-Bahn" in Emilio Ribas auf den sogenannten Elefanten-Hügel, ein beliebtes Ausflugsziel der Einwohner Sao Paulos.*
*Die „Campos do Jordao-Bahn" ist dadurch bekannt, daß sie bei 1743 m über NN den höchsten Punkt der brasilianischen Eisenbahnen überhaupt erreicht.*

Schi.

● *daß Ende des Monats September 1972 mit der Eröffnung des Staatshafens Nürnberg, der am Rhein-Main-Donau-Kanal gelegen ist, zugleich auch die Nürnberger Hafenbahn ihren Betrieb offiziell aufnahm?*
*In der Endstufe wird diese Bahnanlage 20 km Gleis, 17 Weicheneinheiten sowie ein Gleisbildstellwerk umfassen.*

Schi.

● *daß die Sowjetischen Staatsbahnen (SZD) im 9. Planjahrfünft von 1971 bis 1975 insgesamt 425 000 neue Güterwagen moderner Bauart erhalten?*
*Einen großen Teil davon stellt u. a. die Schwermaschinenfabrik Shdanow in der Ukrainischen SSR her. Diese produziert gegenwärtig 60-t-Wagen für den Transport von Erdöl, Benzin, Schwefelsäure, kalzinierter Soda, Zement und anderen Gütern. In naher Zukunft sollen dort auch 120-t-Spezialwagen hergestellt werden.*

● *daß im Herbst vorigen Jahres die Wiener U-Bahn ihren ersten Doppeltriebwagen von den Simmering-Graz-Pauker-Werken erhielt? Mit diesem Prototyp wurden im November 1972 Probefahrten vorgenommen, während jetzt im Frühjahr mit solchen Fahrzeugen der Betrieb auf der U-Bahn-Teilstrecke Heiligenstadt-Friedensbrücke aufgenommen werden soll.*
*Die Grundeinheit besteht aus zwei kurzgekuppelten, äußerlich gleichen Wagen mit je zwei Drehgestellen. Jede Achse wird angetrieben. Bis zu drei dieser Einheiten können im Zugverband verkehren. Ein Einzelwagen ist 18 400 mm lang und 2800 mm breit. Die erreichbare $V_{max}$ beträgt 80 km/h*



▼ *Foto: Pfeiffer, Wien*

● *daß Anfang des Monats Dezember 1972 eine Kuh in den Vormittagsstunden den S-Bahn-Verkehr auf dem Innenring in Berlin, Hauptstadt der DDR, für mehrere Stunden unterbrach?*
*Das Tier war aus dem neben den Bahngleisen liegenden Zentralviehhof entwichen, über die Einfriedigung gegangen und lief dann im S-Bahn-Gleis entlang. So entkam es zwar seinem Metzger, wurde aber von einem S-Bahn-Zug tödlich überfahren, wobei ein Teil des Zuges entgleiste. Personen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden.*

Re.

● *daß in 1936 Städten der Sowjetunion zur Zeit städtische Nahverkehrsmittel eingesetzt sind?*
*Davon entfallen auf die einzelnen Betriebsarten:*
- *KOM 1935 Städte mit einer Gesamtlinienlänge von 87 167 km*
- *Straßenbahn in 111 Städten*
- *U-Bahn in fünf Städten.*

● *daß das polnische Außenhandelsunternehmen Kolmex in Rabat einen Vertrag über die Lieferung von 20 Diesellokomotiven vom Typ 6D mit einer Leistung von je 800 PS für die marokkanische Eisenbahn unterzeichnet hat?*
*Die Lokomotiven sollen schweren Rangierdienst ebenso wie leichten Personenzugdienst versehen. Sie werden von der Lokomotivfabrik in Chrzonów gebaut, die schon in den dreißiger Jahren Dampflokomotiven an dieses afrikanische Land lieferte.*

● *daß das Kombinat VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke (LEW) in Hennigsdorf (DDR) für die algerische Eisenbahn eine elektrische Lokomotive entwickelt hat?*
*Der Prototyp wurde von polnischen Eisenbahnern im Rahmen sozialistischer Zusammenarbeit im Industriegebiet von Gliwice und Wroclaw geprüft. Die Maschine ist für den Erztransport in Algerien vorgesehen. Beim Test zog sie rund zehn Wochen lang Schwerlastzüge von 1700 bis 2100 Tonnen über 15 000 km. Die polnischen Eisenbahner äußerten sich über die Laufruhe und das Leistungvermögen dieser Ellok sehr zufrieden.*

Re.

● *daß in diesem Jahr noch die Aufnahme des Containerverkehrs vom Containerbahnhof Berlin-Frankfurter Allee aus in Richtung Volksrepublik Polen und Sowjetunion erfolgen soll? Alle Vorbereitungen hierfür sind bereits getroffen.*
*Der Containerverkehr stieg im Rbd-Bezirk Berlin laufend an. Höchstwerte wurden im Monat November v. J. erreicht, als 3500 Transcontainer versendet und 4600 im Empfang verbucht wurden.*

Re.

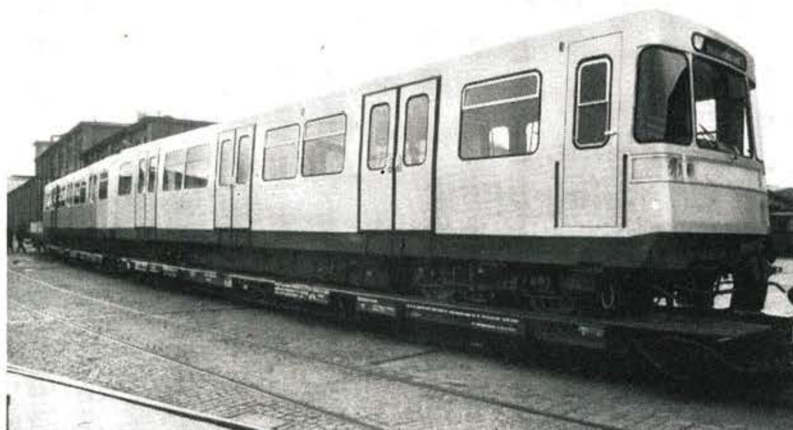
● *daß die ČSD in diesem Planjahrfünft insgesamt 1000 neue Lokomotiven erhalten wird? Der größte Teil wird von den Skoda-Werken in Plzen geliefert werden. Für den Rangierdienst ist der neue Loktyp 33 E vorgesehen, der bei der Messe in Brno im Herbst 1972 eine Goldmedaille bekam. Die Maschine hat Gleichstromspeisung zu 3000 Volt. Außerdem wird eine Mehrsystem-Lokomotive für den schnellen Reiseverkehr auf elektrifizierten Strecken gebaut, die mit Gleich- und mit Wechselstrom betrieben werden kann, ihre Höchstgeschwindigkeit wird 160 km/h betragen..*

Re.

● *daß die polnische Eisenbahn-Waggon-Fabrik „Swidnica" ein Spezialwerk für den Bau von Kesselwagen ist?*
*Im Produktionsprogramm dieses Betriebes stehen:*
- *vierachsige Kesselwagen für Salpetersäure, flüssiges $CO_2$ und $SO_2$, Formalin, Teer, Pech, Schwefel, Schwefelsäure, Propanbutan*
- *vierachsige Spezialwagen zum Transport losen Zements und anderer pulverförmiger Materialien*
- *vierachsige Selbstentladewagen für Schüttgut*
- *vierachsige Containerwagen.*

● daß Ende des Jahres 1972 die PKP die Elektrifizierung des Eisenbahnknotens Warschau und der die Hauptstadt der VR Polen umgebenden Strecken abgeschlossen hat?
Diese Arbeiten gehören als ein bedeutendes Vorhaben zum Elektrifizierungsprogramm der Polnischen Staatsbahn.
Im Jahre 1972 wurden durch die PKP insgesamt 350 km Eisenbahnlinien für den elektrischen Betrieb ausgerüstet, wodurch sich das Gesamtnetz elektrifizierter Strecken auf 4350 km erhöht hat. Auch in diesem Jahre werden etwa 300 weitere Kilometer auf diese moderne Traktionsart umgestellt.

Re.

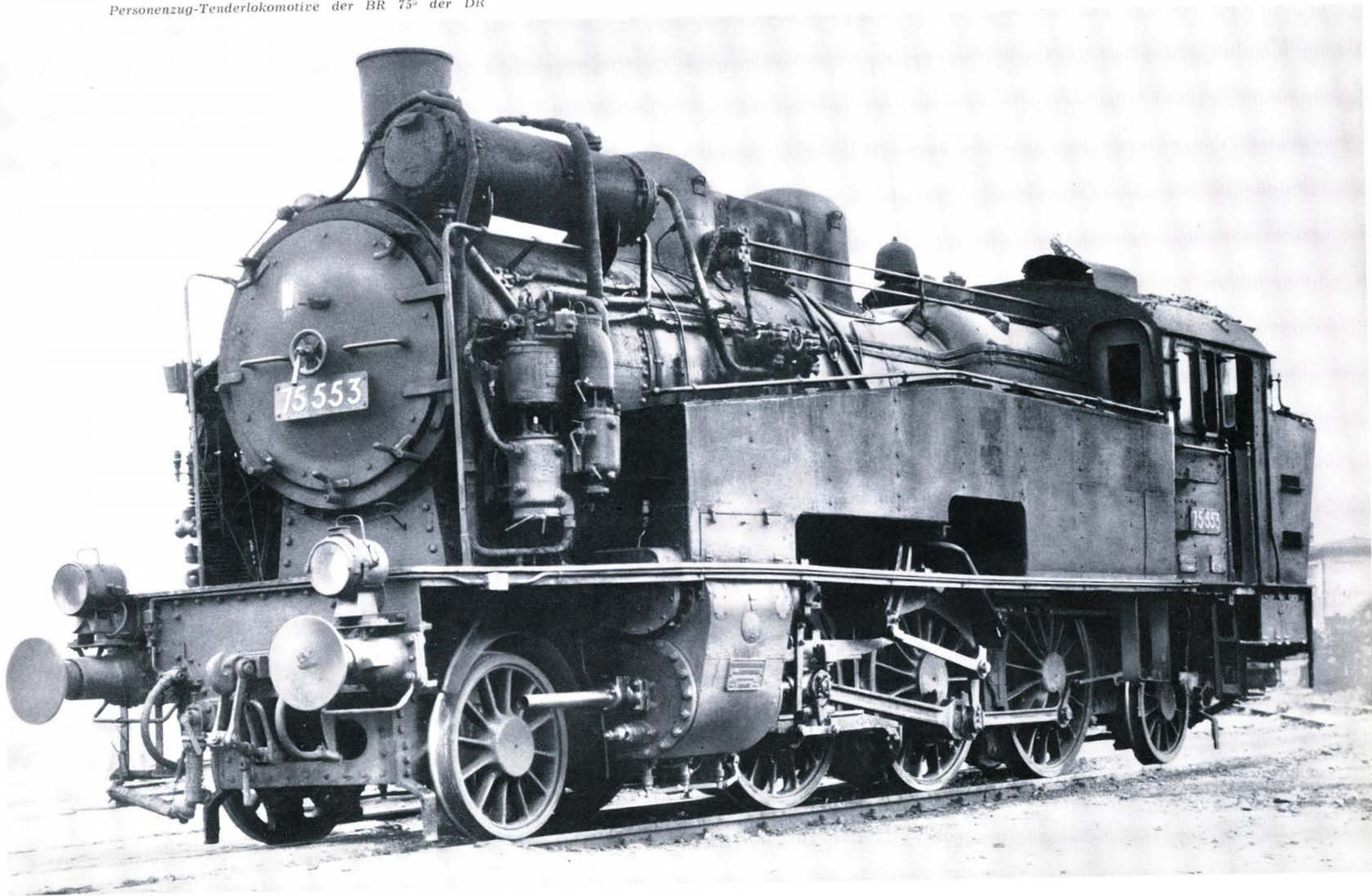


## Lokfoto des Monats

*Personenzug-Tenderlokomotive der BR $75^5$ der DR (ex sächs. XIV HT), 1'C1'h2-Lokomotive für den schweren Vorortverkehr in den sächsischen Großstädten, erstes Baujahr 1911.*
*Die Maschine besitzt leider die Adamsachsen, obwohl seinerzeit bereits das bessere Krauss-Helmholtz-Drehgestell bekannt war. Der Kessel hat eine Heizfläche von 123 $m^2$. Damit war diese BR bis zum Jahre 1920 die schwerste 1'C1'-Lokomotive im ganzen Bereich des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, trotz der geringen Achslast von nur 16 Mp. Die Maschine befriedigte im Betrieb vollkommen, daher wurden bis 1921 insgesamt 106 Exemplare ausgeliefert.*
*In der Waagerechten befördert die $75^5$ einen 750-t-Zug mit 75 km/h, bei einer $10^0$/oo-Steigung zieht sie immerhin noch 400 t mit 40 km/h.*
*Ausgerüstet ist die Lok mit dem Belpaire-Stehkessel. Der auf der Rauchkammer links neben dem Schornstein angebrachte Oberflächenvorwärmer gibt der Lokomotive ein markantes Aussehen. Ursprünglich befand sich jedoch dieses Aggregat auf dem Blechrahmen zwischen zweiter und dritter Kuppelachse. Die BR $75^5$ kam in der Hauptsache nie aus ihrem sächsischen Einsatzgebiet heraus.*

*Personenzug-Tenderlokomotive der BR $75^5$ der DR*

*Foto: R. Kluge, Lommatzsch*







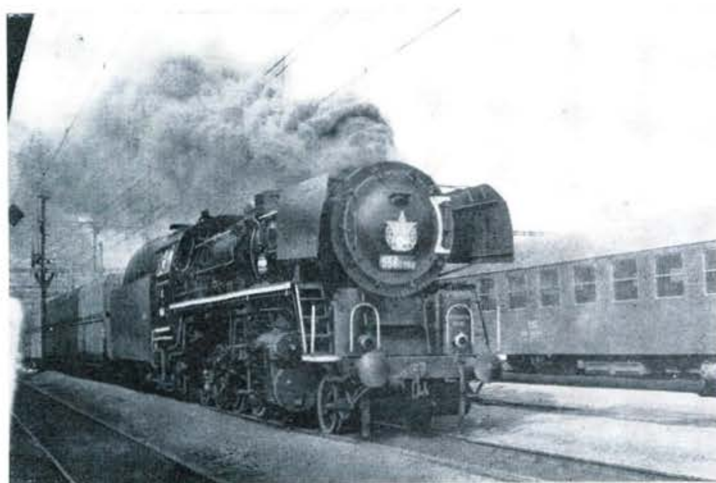

Die BDZ verfügen seit etwa zwei Jahren über Elektrotriebwagen der BR 32, die im Berufsnah- als auch im Fernverkehr eingesetzt werden. Hersteller dieser Fahrzeuge ist die sowjetische Waggonfabrik in Riga. Die für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ausgelegten Triebwagen sind eine Weiterentwicklung der bekannten sowjetischen Triebwagen der BR ER-9.

Foto: J. Dreßler, Gera



Schnellzug der BDZ, bespannt mit einer Ellok der BR 43, aufgenommen im Bahnhof Burgas vor Abfahrt in Richtung Sofia.

Foto: Ad.-D. Lenz, Berlin



Auf den Strecken der ČSD ist die Elektrifizierung und Verdieselung zwar in ständigem Fortschreiten begriffen, doch gibt es noch zahlreiche Dampflokomotiven im Verschub- und Streckendienst. Unser Bild zeigt eine der schweren Güterzuglokomotiven der BR 556.0 vor einem Kohlenzug.

Foto: Paul Recknagel, Eisfeld



# Mitteilungen des DMV

*Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10. Die bis zum 4. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.*

Neugründungen von Arbeitsgemeinschaften und Anschriften der Arbeitsgemeinschaftsleiter:

**Wernigerode**

Hans-J. Röper, Am Ziegenberg 1

**Dessau**

Günter Ladebeck, Salzburger Str. 8

**Zerbst**

Hans-Hermann Holländer, Otto-Grotewohl-Str. 30

**Fürstenberg (Havel)**

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden noch Interessenten aus Fürstenberg (Havel) und Umgebung gesucht. Meldung bei Herrn Peter Wolff, Fürstenberg (Havel), Bahnhofstr. 22

**Bezirksvorstand Dresden**

Die Bezirksvorstände Dresden und Cottbus planen für den „Tag des Eisenbahners 1973" (10. Juni, Pfingstsonntag) eine gemeinsame Großveranstaltung für Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn. Sonderfahrt mit $01^5$ und 89 (ex pr T 3). Näheres wird im nächsten Heft veröffentlicht.

**ZAG Cottbus**

Vom 17. — 18. März 1973 Besuch der erzgebirgischen Schmalspurbahnen Wolkenstein — Jöhstadt und Thum — Meinersdorf. Voraussichtlicher Unkostenbeitrag: 25,— M.

**Arbeitsgemeinschaft 1/11 Berlin**

Am Dienstag, dem 27. März 1973, findet um 17.30 Uhr in der ehemaligen Fahrkartenausgabe Greifenhagener Str. (S-Bahnhof Schönhauser Allee) folgender Vortrag statt: „Der Vorortverkehr zwischen Gdansk — Zopot — Gdynia der PKP". Leitung: Dipl.-Ing. Hütter.

**Bezirksvorstand Berlin**

Am Sonntag, dem 17. Juni 1973, findet eine Sonderzugfahrt von Berlin nach Löbau zum zentralen Treffen der „Freunde des Eisenbahnwesens" anläßlich des 125jährigen Bestehens der Strecke Löbau—Oberoderwitz statt. Abfahrt in Berlin gegen 6.00 Uhr; Fahrpreis etwa 25,— M. Anmeldung bis zum 15. März 1973 an Herrn Dietrich Kutschik, 1162 Berlin, Aßmannstr. 4c.

**Mitteilungen des Generalsekretariates**

Interessenten an den Treffen „Junger Eisenbahner" werden nochmals daran erinnert, daß das zentrale Treffen nicht wie im Heft 10/1972 angegeben vom 4. bis 6. Mai stattfindet, sondern vom 10. bis 13. Mai 1973 in Dresden veranstaltet werden wird.

Helmut Reinert, Generalsekretär

**Wer hat — wer braucht?**

3/1 Biete für Nenngr. H0: div. rollendes Material, Pilzgleise u. Weichen. Suche für Nenngr. TT: div. rollendes Material, Weichen u. Gleismaterial.

3/2 Suche: BR 01, 41, 42, Rollwg. im Tausch gegen Schmalspurfahrzeuge (ehem. Herr-Fabrikat).

3/3 Biete: „Eisenbahnjahrbuch" 1972. Suche: „Eisenbahnjahrbuch" 1971, Triebtender BR 50 (Piko), VT 137 (Piko) mit Beiwg., Triebfahrzeuge, Wagen und Rollwagen, Nenngr. H0m.

3/4 Suche für Nenngr. N: BR 01, 23, 38, 80, 89, V 160, E 03. Biete für Nenngr. H0: BR 50 mit Triebtender, D-Zug-Wagen zum Tausch E 70 in Nenngr. TT.

3/5 Kaufe Dampflokmodelle, Nenngr. H0, auch defekt oder Einzelteile.

3/6 Tausche: „Eisenbahnjahrbuch" 1963, „Kraftübertragungsanlagen der Dieseltriebfahrzeuge" von Kunicki, „Modellbahn-Triebfahrzeuge" von Gerlach, Einzelhefte „Der Modelleisenbahner" 2, 6, 10/1961, 5-10/1962, 3, 5—10 u. 12/1963; V 200 DB mit Originalbeschriftung, Nenngr. H0, gegen Dampflok BR 22, 38, 44, 50, 52, 58, 75, 78, 89, Nenngr. H0.

3/7 Suche für Nenngr. N: Gehäuse 118; rollendes Material; Bastelmaterial.

3/8 Suche: alte Eisenbahnen mit Zubehör. Evtl. Tausch gegen Material für Nenngr. H0 u. N.

3/9 Suche Farbdias von Dampflok BR 01, 02, 03, 23, 50, 52 sowie von 204, 218, 219.

3/10 Biete: „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 10/1955, 3, 6, 7, 9—12/1957, 1—4, 6—12/1958, Jahrgänge 1959—1963 kompl., 6, 8—12/1964, 4—7, 11/1965, 4, 10/1966, 4, 7/1967, 1, 2/1968.
Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1952—1953, Einzelhefte 1—4, 11, 12/1954, 1—4, 12/1955, 4—7/1956; dreiteilig. Triebwg. (Vindobona)

3/11 Biete: guterh. Blocksignale, Nenngr. H0, (Piko) „Der Modelleisenbahner" 1960—1970, ungebunden. Rollendes Material, Nenngr. TT. Suche: Fahrleitungsmaterial, Nenngr. H0.

3/12 Suche: „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 4, 5, 7, 9, 10/1954, 8—12/1963. Jahrgänge 1964—1969, Einzelhefte 3—12/1970, 1, 6, 8/1971.

3/13 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1966—1970, ungebunden; Heft 3/1972. Weichen für Nenngr. N. Suche: Uhrwerklok u. Gleismaterial für Nenngr. 0; Einzelteile zum Wagenbau und Profilschienen 5—7 mm.

3/14 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1952—1958 mit Sonderheften. „Dampflokomotiven BR 01—96" von Holzborn, „Dampflokarchiv" von Gerlach, „Verzeichnis der Dampflokomotivgattungen der DR" mit Nachtrag 1936 von May u. Born — Verlag VWL. Für Nenngr. H0, Lokmodelle (auch einzelne Baugruppen), BR 01, 38, 42, 44, 84; Schmalspurfahrzeuge.

**Straßenbahnfotos**

(Postkartenformat) u. Literatur über Straßenbahnen der DDR zu kaufen gesucht.

**Siegmund Hildebrand, 657 Zeulenroda,**
Aumaische Straße 27

---

**Suche von der Dresdner Straßenbahn**

Fotos, Fahrpläne, Festschriften sowie von der Deutschen Reichsbahn Kursbücher.

Zuschriften an
**A 254511 Dewag, 801 Dresden,**
Haus der Presse

---

**Suche Fahrscheine, Fotos und Fahrpläne**

von der ehem. Straßenbahn Hohenstein-Ernstthal–Oelsnitz.

Zuschriften an
**A 254510 Dewag, 801 Dresden,**
Haus der Presse

---

**Suche H0-Straßenbahn,**
auch defekt,
sowie Herr-Schmalspurbahn gegen Matchbox-Modelle.

Zuschriften an
**A 254509 Dewag, 801 Dresden,** Haus der Presse

---

**Verkaufe „Der Modelleisenbahner"**
Jahrgang 1–19, nur komplett. Verkaufe Trix-Material Nenngr. H0 (Schienen, Weichen und Wagen) sowie 3-Leiter-Lok BR 24, BR 64 und BR 80.

Zuschriften an
**TV 5330 Dewag, 1054 Berlin**

---

**Verkaufe „Der Modelleisenbahner"**

neuwertig, Jahrgang 55–68, Sonderhefte 52 und 53, 4 Hefte 54. Jahrg. 7,– M, mögl. geschlossen abzugeben.

**Gläß, 84 Riesa,** Drosselweg 11

---

**Verkaufe** BR 80, BR 81, BR 50, BR 23, BR 42, V 200, VT 137 (2tlg., 3tlg.), VT 135 sowie viele Wagen und Material, Nenngr. H0, Liste auf Anforderung b. Rückporto.
Preis 25,– M bis 70,– M.

**M. Ulrich, 1071 Berlin,**
Ückermünder Straße 6

---

**Verkaufe H0-Lok**

E 44 (alt), E 46 mit Ersatzmotor.

**Peter Pogrzeba, 3282 Güsen,**
Breiter Weg 123

---

H. Griebl / Fr. Schadow

## Verzeichnis der deutschen Lokomotiven von 1923–1963

mit einer Übersicht über die Lokomotivbezeichnungssysteme

144 Seiten, 6 Abbildungen, Broschur 3,50 Mark

Bestellungen sind zu richten an
**Volksbuchhandlung „Welt im Buch"**
208 Neustrelitz, Strelitzer Straße 1

---

**Biete Schriften** von Straßenbahnjubiläen, suche gleiches der Modelle. Zuschriften an
**P 75684 Dewag, 806 Dresden,**
Postfach 1000

---

**Suche Netzanschlußgerät**
(Zusatzgerät)
Typ STr 16/40 (Zubehörstrom).
**Reinhard Vetter,**
**26 Güstrow,** Tolstoiweg 2

---

## Auch Kleinanzeigen

haben in der Fachpresse große Wirkung

---



**Station Vandamme**

Inhaber Günter Peter

Modelleisenbahnen und Zubehör
Nenngr. H0, TT und N · Technische Spielwaren

**1058 Berlin, Schönhauser Allee 121**
Am U- und S-Bahnhof Schönhauser Allee
Telefon: 44 47 25

---

## VEB Eisenbahn-Modellbau

99 Plauen, Krausenstraße 24 – Ruf: 34 25

**Unser Produktionsprogramm:**

Brücken und Pfeiler, Lampen, Oberleitungen (Maste und Fahrdrähte), Wasserkran, Lattenschuppen, Zäune und Geländer, Beladegut, **nur erhältlich in den einschlägigen Fachgeschäften.**

**Ferner** Draht- und Blechbiege- sowie Stanzarbeiten.

**Überstromselbstschalter / Kabelbäume u. dgl.**

**Modellbau und Reparaturen**
für Miniaturmodelle des Industriemaschinen- und -anlagenbaues, des Eisenbahn-, Schiffs- und Flugzeugwesens sowie für Museen als Ansichts- und Funktionsmodelle zu Ausstellungs-, Projektierungs-, Entwicklungs-, Konstruktions-, Studien- und Lehrzwecken

---

**Berliner TT Bahnen**

**Die Modellbahn mit dem internationalen Sortiment**

Ein System planvoller Entwicklung



**23 Triebfahrzeuge**
**81 Wagen**
**reichhaltiges Zubehör**

VEB BERLINER TT-BAHNEN, DDR 1055 BERLIN

---

## MODELLBAHNVERSAND

**F. A. Schreiber**
Inh. Christine Ilgner
934 Marienberg

Versand in alle Orte der DDR
Reichhaltiges Angebot in den Nenngrößen H0 und TT
Triebfahrzeuge – Wagen – Zubehör aller Art

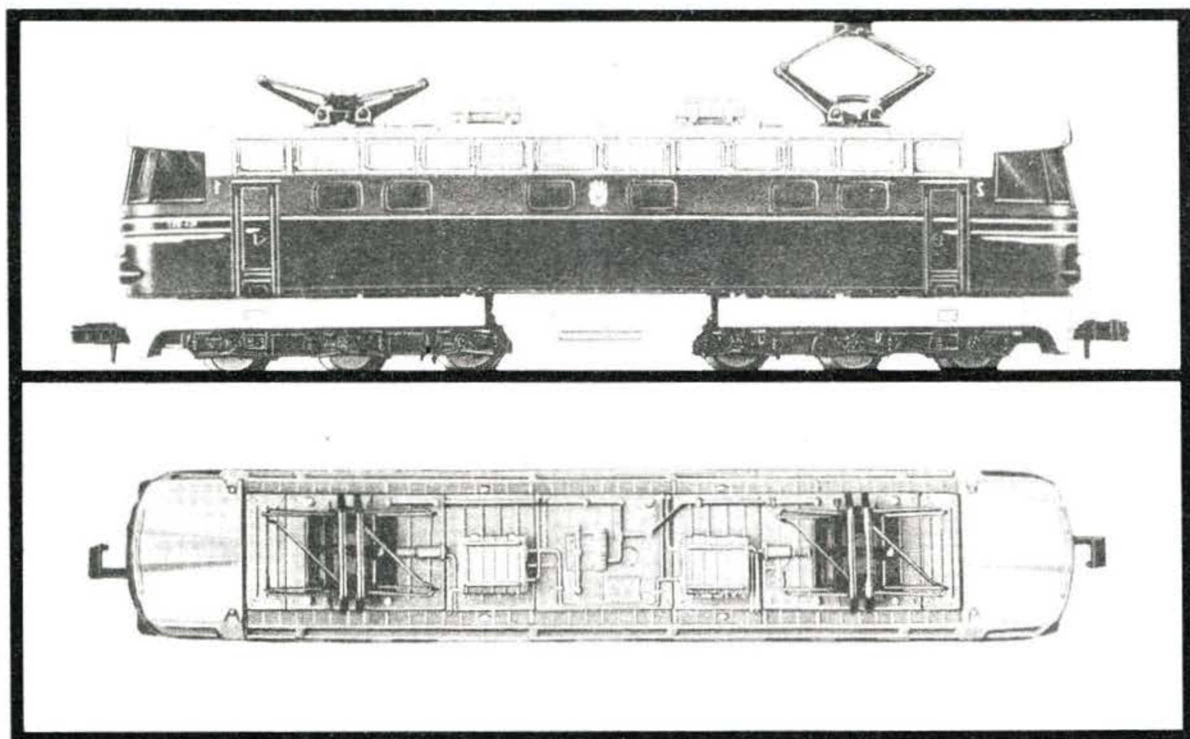
**Spezialangebot für DMV-Mitglieder**
Ausstattungskleinteile und Schmalspursortiment H0e

Gegen Einsendung von 1,– M in 10-Pfennig-Marken erhalten Sie unsere Angebotsliste. Der Betrag wird Ihnen bei einer Bestellung gutgeschrieben.

Bestellungen bitte nur auf Postkarte – in Druckschrift deutlich schreiben – vollständige Anschrift angeben – Postleitzahl nicht vergessen

## Unter schwersten Anforderungen stark und zuverlässig: die Tsch S 4!

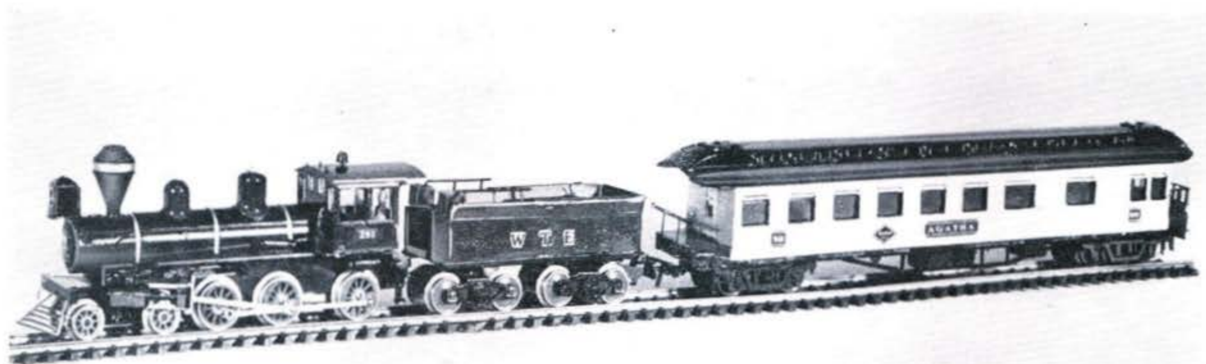


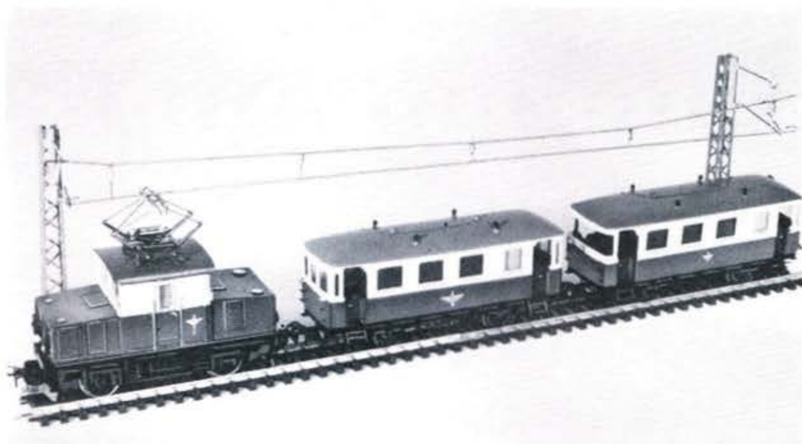
Immer auf der richtigen Spur sind PIKO's Konstrukteure, wenn es gilt, für die Modellbahngröße N ein interessantes Vorbild zu finden. Ein neuer Beweis: die sowjetische Elektrolok Tsch S 4, für den Güter- und Schnellzugverkehr ein leistungsstarker Typ, der von den ŠKODA-Werken vorwiegend für den Export in die UdSSR gebaut wird.
Wie nicht anders zu erwarten, ist bei PIKO ein im Detail und in der Funktion originalgetreues N-Modell entstanden. Die Stromversorgung des Fahrzeugs ist vom Zweischienenantrieb auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar. Ein robuster Motor, ein kombiniertes Schrauben-Stirnradgetriebe, Haftreifen auf zwei Rädern und Ballastblöcke aus Blei sorgen für Zugkraft, sichere Stromabnahme, funktionssicheren Lauf und gute Regelung der Geschwindigkeit. Die Ausleuchtung der drei Stirnlampen wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung. Länge über Gehäuse: 119 mm. Größte Höhe des Scherenpantographen über SO: 41 mm. Kleinster befahrbarer Radius: 193 mm. Prädikat: Spitzenklasse in der Nenngröße N. Ein Modell von PIKO.

**Bei PIKO ist man immer auf der richtigen Spur!**

PIKO
MODELLBAHN




# Selbst gebaut



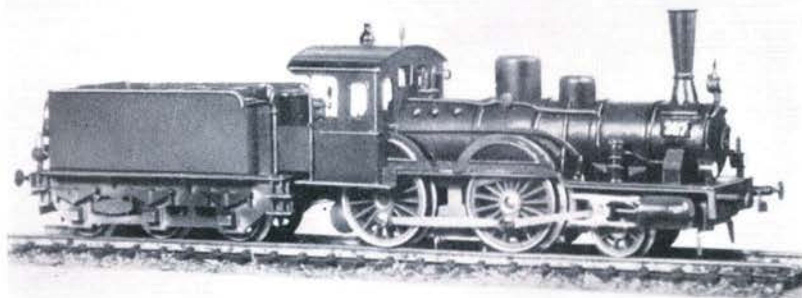




*Bild 1 Das Standmodell der Dampflokomotive des VEB Modell- und Plastspielwarenkombinats Annaberg (Lenin-Lok) richtete unser Leser Werner G. Richter aus Berlin für normales H0-Gleis fahrfähig her. Radsätze wurden neu eingebaut, der Tender mit Laubsäge vom Lokrahmen getrennt, und das Drehgestell mußte beweglich ausgeführt werden. Der Antriebsmotor wurde in dem „Geisterwagen" untergebracht. Die Wagen entstanden aus Oberlicht-D-Zugwagen preußischer Bauart. Die Farbgebung trägt wesentlich dazu bei, daß der Eindruck eines US-Oldtimers entsteht.*

*Bild 2 Auch diesen Umbau vollzog Herr Richter. Ausgang war eine PIKO-E-69 und PIKO-Windbergwagen. Die Vorbauten der Ellok wurden tiefer gesetzt, die Puffer abgenommen, da der Zug mit Mittelpufferkupplung verkehrt, der blau-weiße Anstrich markiert eine Gebirgsnebenbahn.*

*Fotos: Werner G. Richter, Berlin*

*Bild 3 Herr Rudolf Wüchner aus Gera baute diese pr P 2 in H0 im Selbstbau. Es war sein zehntes Modell aus eigener Werkstatt, jedoch der erste Oldtimer.*

*Bild 4 Auch diese 38 206 (ex sä XII H 2) mit tiefliegendem Umlauf ist ein Selbstbau des Herrn Wüchner.*

*Fotos: Rudolf Wüchner, Gera*

